

188

Josephus Daniels,
Mexico D.F. April 15. 1936
from
Manuel G. Canton,
Merida, Yucatan

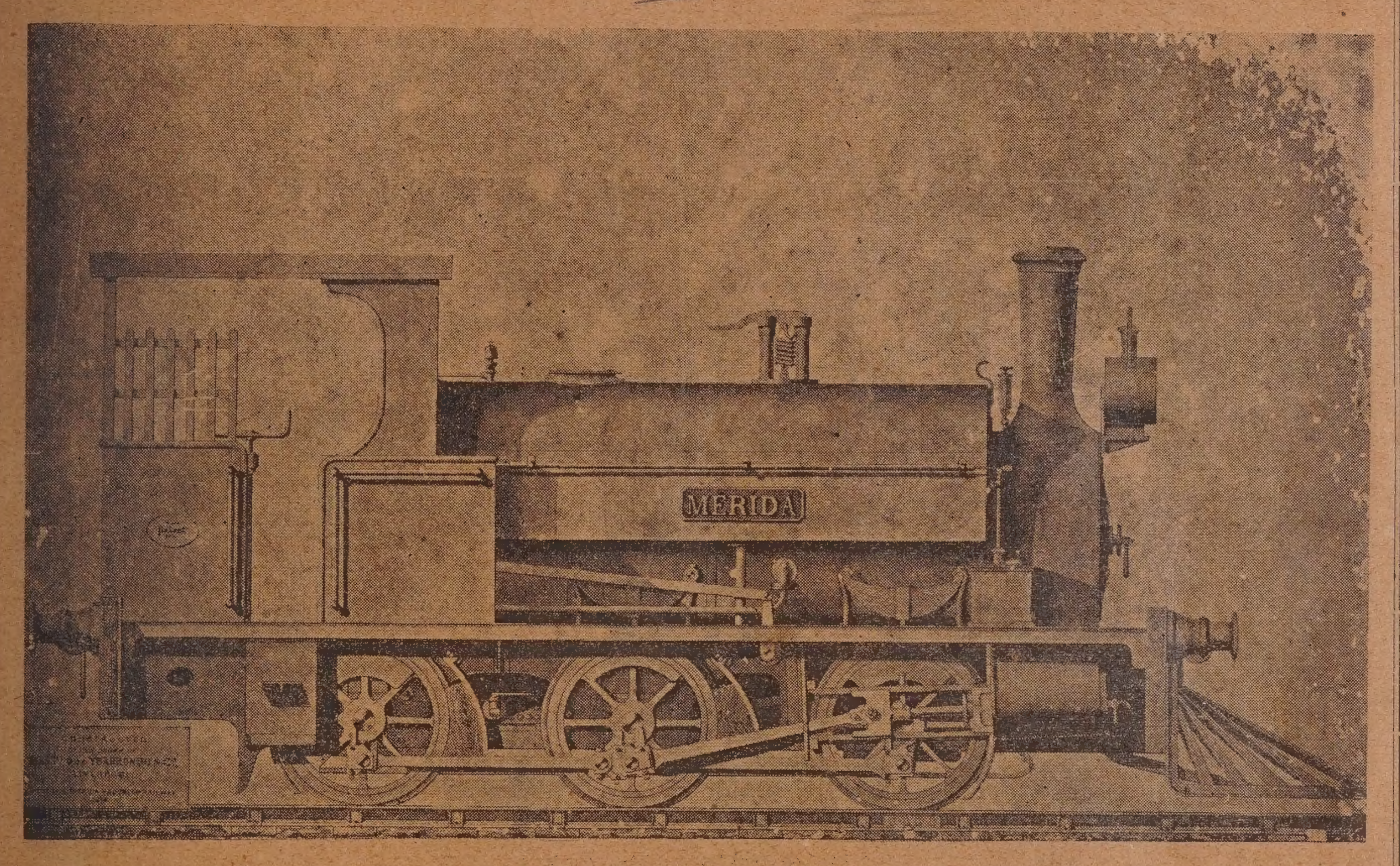
HISTORIA

— DE LOS —

FERROCARRILES DE YUCATAN

POR

MANUEL DE IRABIEN ROSADO



LOCOMOTORA "MÉRIDA"

"Inaugurada en el Ferrocarril de Mérida
a Progreso en 13 de Septiembre de 1879.
Fué puesta al servicio público el 16 de
Septiembre de 1879

APADRINARON EL ACTO EL C. GOBERNADOR DEL ESTADO, MANUEL ROMERO ANCONA Y SIENDO COMISIONADOS DE LAS FESTIVIDADES LOS SRES. EUSEBIO ESCALANTE BATES, MANUEL DONDÉ CÁMARA Y JOSÉ MARÍA PONCE"

AÑO DE 1928

IMPRESO EN LOS TALLERES GRÁFICOS "BASSÓ" - CALLE 62 NUMERO 478

MERIDA-YUCATAN-MEXICO

To Mr. Josephus Daniels

With compliments from

Ferrocarriles Unidos de Yucatan, S. A.

Under management of its own staff of employes and workers.

-----0-----

April 3d. 1936

DOS PALABRAS

Este libro, (el primero de su índole en nuestro ambiente social, donde tan fácilmente son olvidados los sucesos más trascedentales de nuestra evolución progresiva) no necesita de frases encomiásticas para hacer resaltar su gran mérito intrínseco. Su autor, el culto escritor D. Manuel de Irabién Rosado, al acometer la empresa de escribirlo y lanzarlo a la publicidad, lo hizo impulsado más que por fines utilitaristas, por un sentimiento de orgullo, por el amor al terruño que tan fervorosamente siente.

Propúsose presentarnos con todos sus relieves las personalidades ilustres de los iniciadores del progreso ferrocarrilero en nuestra región y de los continuadores esforzados en esta gran conquista de las proezas de la civilización.

Su labor, muy intensa, es meritísima, tanto sobre la generosidad de su exégesis, que nos presenta claramente la historia de los Ferrocarriles en Yucatán, cuanto por el continuado esfuerzo que supone la inteligente compilación de datos que ha tenido que recoger en fuentes particulares, (pues carecemos de archivos) en periódicos de la época, o escuchando la narración de los testigos presenciales de aquel magno acontecimiento de nuestro progreso, al fin pudo dar cima a su ardua empresa historiográfica.

Para documentarse el autor de este libro, tuvo que luchar contra el hostil egoismo de muchas personas a quienes ocurrió en solicitud de datos, que aunque poseedores de éstos, se los negaron con hipócritas evasivas. Tan sólo ha contado el Sr. Irabién Rosado, con el estímulo de los honorables Componentes del actual Consejo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, que auspiciaron en parte la publicación de este libro y distinguidos amigos suyos porque comprendieron y supieron apreciar lo que vale su gran mérito.

Tambien tiene que agradecer el culto autor de esta obra a los señores Lics. Emilio García Fajardo y Francisco Cantón Rosado, el gran acopio de datos que le proporcionaran, así como al Sr. D. Armando G. Cantón, descendientes estos dos últimos caballeros de dos de los más notables héroes de nuestro progreso ferrocarrilero, los Sres. Gral. Don Francisco Cantón y Don Rodulfo Olegario G. del mismo apellido ilustre en la historia de este progreso, e hijo político, el primero, del primer iniciador D. José Rendón Peniche.

El que estas humildes palabras escribe a manera de prólogo, al frente de libro tan interesante, solamente ha querido hacerle a su autor D. Manuel de Irabién Rosado, su más sincera felicitación, porque este libro, como en un principio he dicho, lo escribió, no persiguiendo fines utilitaristas para sí, sino impulsado por un sentimiento de fervoroso amor al terruño, ya que en la conquista de nuestro progreso ferrocarrilero tan solamente tomaron participación insignes yucatecos y fué llevada a cabo tan ardua empresa con capitales yucatecos, con trabajadores yucatecos y con Directores también yucatecos.

S. Baqueiro B.

ANTECEDENTES HISTORICOS

EL PRIMER PROYECTO

PRESUPUESTO del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso:

Distancia: 33480 metros (40000 varas mexicanas)

TERRACERIA Y MAMPOSTERIA.

45.000 metros cúbicos de terraplenes con materiales tomados al costado de la vía	$ 6.750
15.000 metros cuadrados de revestimiento de piedra o césped	$ 3.000
Consolidación del puente de la ciénaga	$ 1.000
Construcción de treinta alcantarillas de mampostería	$ 3.000
Construcción de cinco pozos a nivel	$ .500
Veinte casas de palma para guarda-vías	$ 500
	$14.750

MATERIALES DE VIA.

66.960 metros de carriles para la vía, pesando por metro 55 libras (25 kilogramos), todos juntos 1841 toneladas, a $45.00 tonelada	$ 82.845.00
1.600 metros más para las estaciones, cambios de vía, etc., 44 toneladas a $45.00 tonelada	$ 1.980.00
12.176 silletas para unión de los carriles a razón de una por carril de 5.50 metros de largo, pesando 16 libras cada una, y juntas 194.816 a 5cs. cada una	$ 9.740.80
12.176 clavijas para silletas, a 7 cs.	$ 852.30
300 silletas para estaciones etc.	$ 240.00
300 clavijas idem idem	$ 21.00
174.524 clavos para carriles y durmientes a 2 cs. cada clavo	$ 3.490.48
43.631 durmientes de madera para la vía, estaciones, etc. a razón de 7 durmientes por par de carriles de 5.50 metros de largo a $5.00	$ 21.815.50
	$120.985.80

Por arreglar definitivamentee la vía	$10.000.00

2 plataformas para máquina y ténder	$3.000.00
2 idem para wagones	$1.000.00
4 excéntricas de tres vías	$ .400.00
4 idem de dos idem	$ 200.00
2 juegos de bombas y dos recipientes	$1.000.00
	$5.600.00

MATERIAL DE LOCOMOCION

3 locomotivas para pasajeros	$21.000.00
8 wagones para 40 pasajeros cada uno	$10.000.00
20 idem para mercancías de a tres toneladas cada uno	$15.000.00
	$46.000.00

2 edificios para estaciones	$ 9.000.00
1 idem para máquinas etc.	$2.500.00
	$11.500.00

RESUMEN

Terracería y mampostería	$ 14.750.00
Materiales de vía	$120.985.80
Arreglo de vías	$ 10.000.00
Plataformas, bombas, etc.	$ 5. 600. 00
Material de locomoción	$ 46.000.00
Edificios	$ 11.500.00
	$208.835.80

Campeche, mayo 15 de 1857.

Santiago Méndez.

CONTRATO

Términos y condiciones del contrato que ha de celebrarse para la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Mérida y Progreso situado en la costa septentrional del Estado de Yucatán.

"Primero: Se concederá al Sr. Robinson y socios facultades amplias para formar una sociedad, compuesta ya sea de nacionales o extranjeros con objeto de construir y explotar una vía férrea entre esta ciudad y el Progreso, con el nombre de **"Compañía del Camino de hierro del Estado de Yucatán"**, bajo cuyo título será para siempre reconocida.

Segundo: A dicha sociedad se le dará el derecho de ocupar, poseer y conservar el camino carretero entre la C. de Mérida y el punto llamado Progreso, con el objeto de construir en él, y llevar a efecto un ferrocarril, pero comprometiéndose a dejar en el referido camino, un espacio suficiente para no impedir el tránsito de personas, caballerías y carruajes. También quedará autorizada dicha compañía para tomar con tal objeto las tierras de individuos particulares, cuerpos o corporaciones, indemnizando a los propietarios con arreglo a la ley vigente de expropiación por causa de utilidad pública para darle al referido camino una latitud de cincuenta varas.

Tercera: El Gobierno del Estado se comprometerá a ceder a la referida sociedad un cuarto de milla de terreno cuadrado a las inmediaciones de la ciudad de Mérida y veinte y cinco de los solares de Progreso q. no están enajenados y q. no son de los destinados para edificios públicos, con el objeto de establecer en dichos terrenos sus almacenes, y otros edificios necesarios.

Cuarta: Estarán exentos por espacio de treinta años de todo impuesto y contribución en la actualidad vigente o que en lo sucesivo pueda establecerse, de cualquier clase, denominación o naturaleza que sea, el referido camino, todos sus trenes, oficinas y estaciones.

Quinta: Recabará del Supremo Gobierno queden exentos de todo derecho de aduana y de cualesquiera otros, todos los materiales de cualquiera clase, que se necesiten para la construcción, conservación y explotación del ferrocarril mencionado.

Sexta: Solcitará el gobierno del Estado del supremo de la nación que después de construidas tres leguas del camino referido, se habilite el Progreso como Puerto del altura.

Séptima: Que durante el término de quince años no se permitirá la construcción de ningún camino de hierro de la ciudad de Mérida a la costa, a menos distancia de cinco leguas al Este y cinco leguas al Oeste del Progreso.

Octava: Se facultará a dicha Compañía para establecer sus tarifas y aranceles de pasajes y fletes de la vía expresada; pero el Gobierno fijará el máximum a que pueda hacer subir los precios, bajo la base de un peso por cada pasajero o de veinte y cinco centavos por cada quintal, durante treinta años, pasados los cuales quedarán sujetas sus tarifas a la aprobación del Gobierno del Estado.

Novena: El Gobierno del Estado garantizará a la Empresa en recompensa de sus trabajos una subvención de cinco mil pesos al año por el término de diez años, contados desde el día en que se abra al público el ferrocarril en toda su longitud.

Décima: Los extranjeros que tomaren parte en la compañía, ya sea como accionistas o con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos o reclamar alguna de sus concesiones, se entenderá que no tendrán más derechos que los mejicanos, ni otros medios de hacerlos valer que a los que a éstos concedan las leyes de la república.

Onceava: La compañía tendrá el derecho exclusivo del ferrocarril y sus pertenencias, y podrá formar sus reglamentos y estatutos para su régimen económico, que pondrá en conocimiento del gobierno del Estado, quien se reservará sin embargo la vigilancia sobre el buen estado y servicio del camino, sus trenes locomotrices, etc.

Doceava: A los cincuenta años, contados desde el día en que dicho ferrocarril se haya concluido y abierto al uso público, el gobierno del Estado entrará en la plena y absoluta posesión del camino con todos sus trenes, oficinas y estaciones, pagando a la empresa su valor, avaluado por peritos nombrados respectivamente por las partes y un tercero en discordia que nombrarán los mismos peritos antes de proceder al avalúo.

Treceava: La compañía se formará dentro de ocho meses contados desde que el gobierno del Estado publique el decreto autorizando este contrato, y los empresarios darán aviso dentro de dicho término al mismo gobierno de quedar formada dicha compañía; y si no se formare en este período se considerará nulo y de ningún valor el contrato, que se celebre.

Catorceava: También se considerará nulo y de ningún valor si pasados dos años, contados desde la concesión del privilegio, no se hubiese concluido el ferrocarril proyectado, quedando la parte construida a beneficio del mismo gobierno.

Una Nota del Agente de Fomento al Encargado del Gobierno del Estado

"Excmo. Sr.:

Al insertar ayer al Excmo. Sr. Ministro de Fomento el oficio de V. E. de 15 de septiembre al que se sirvió acompañar de los términos y condiciones del contrato que ha de celebrar el gobierno de su digno cargo con Mr. Edwin Robinson y socios para la construcción de un ferrocarril entre esta ciudad y el Progreso, con el objeto de que esta agencia al dar cuenta con ella al referido Excmo. Sr. Ministro de Fomento, recabase la concesión de aquella gracia, que son del resorte del supremo gobierno nacional, le dijo lo siguiente:

"Y lo inserto a V E. acompañándole copia de la que me adjuntó aquel funcionario, en la cual se expresan los términos y condiciones del contrato que ha celebrado con Mr. Edwin Robinson para la construcción de un ferrocarril de esta capital al Progreso, y suplicándole se sirva elevarla al conocimiento

del Excmo. Sr. presidente interino de la república y recabar de S. E. se digne conceder:

Primero: La tierra necesaria para dar al camino la latitud de cincuenta varas que debe tener conforme al art. Segundo, en los baldíos que pueda atravesar dicho camino.

Segundo: Los veinticinco solares del Progreso de los que no están enajenados ni destinados para edificios públicos, conforme al art. cuarto.

Tercero: La exención de contribuciones establecidas o que pueda establecer la federación, conforme al art. cuarto.

Cuarto: La exención de derechos aduanales y cualesquiera otros de todos los materiales de cualquiera clase que necesiten para la construcción, conservación y explotación del ferrocarril mencionado.

Quinto: La traslación de la aduana de Sisal al Progreso, desde que estén hechas las tres primeras leguas del ferrocarril, partiendo de ese punto hacia la capital, ordenando al efecto que desde que esté concluida la primera media legua, se empiece a construir, primero, la referida aduana, sus almacenes y resguardo; segundo, el muelle; y tercero, la capitanía de puerto; todo bajo planos y presupuestos que hará formar esta agencia y someterá a la aprobación del supremo gobierno.

Sexto: Que para costear estas obras, se destine el derecho de mejoras materiales que se cobran en Sisal y se seguirá cobrando en el Progreso, así como lo que quede en esta agencia después de cubiertos los gastos del medio por ciento de consumo; y en fin, el producto de los terrenos baldíos que se enajenen y que estén ubicados dentro de la distancia de diez leguas al Este, Suroeste del Progreso, pudiendo hipotecarse esos derechos y productos a los que adelanten los caudales necesarios para emprender y concluir aquellas obras a la mayor brevedad posible, abonándoles un interés que no podrá pasar de un doce por ciento al año.

Convencido del vivo interés que anima al Excmo. Sr. Presidente interino y a V. E. por los adelantos materiales en toda la República, y muy especialmente por los de esta clase, como que no sólo fomentan considerablemente la riqueza pública, facilitando el desarrollo de la agricultura y el comercio, sí que son en alto grado civilizadoras, no dudo que el Estado de Yucatán obtendrá para este su primer ensayo de este género las concesiones que por conducto de esta impetra su gobierno del supremo de la República."

Y al transcribirlo a V. E. en contestación a su citado superior oficio de 15, me complazco en renovarle las seguridades de mi respeto y profunda estimación.

Dios y Libertad, Mérida, mayo 18 de 1861."

Excmo. Sr. Don Santiago Méndez, encargado del gobierno del Estado".

Decreto del Gobierno Federal concediendo exención de derechos a Mr. Edwin Robinson y socios

"AGUSTIN ACERETO, Gobernador y Jefe Superior de las Armas del Estado de Yucatán, a sus habitantes, sabed:

Que por el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mejicana, se me ha comunicado el siguiente decreto:

El ciudadano presidente constitucional de la república, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos mejicanos, a sus habitantes sabed: que el Congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Quedan exentos por el término de 30 años de todo derecho de aduana, contribución, pasajes e impuestos en la actualidad vigentes, o que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construcción, conservación y uso del ferrocarril contratado entre el gobierno del Estado de Yucatán y Mr. Edwin Robinson y socios, cuyo camino ha de ir de la ciudad de Mérida al punto de la costa llamado el Progreso.

Art. 2º Para que el camino de que habla el artículo anterior tenga la amplitud debida, se concede el terreno suficiente de los baldíos por donde pase.

Art. 3º Tan luego como estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará a éste la aduana marítima de Sisal.

Art. 4º Se concede veinticinco solares de los del Progreso, que no estén enajenados ni sirvan para edificios públicos.

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso de la Unión en Méjico, a 31 de julio de 1861.

José Linares, Vice-Presidente.— Jacinto de P. Cendejas, Diputado Secretario.— E. Robles Gil, Diputado Secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio Nacional de México, a tres de agosto de 1861.-Balcárcel.- Al: C. Gobernador del Estado de Yucatán.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. En Izamal a 2 de septiembre de 1861. Agustín Acereto. —Martín de Medina, Secretario"

Cálculos Aproximativos del Costo de un Ferrocarril al Progreso

Fletes de importación y exportación que se causan hoy en el camino de Sisal.. $ 28,000.00

Flete de 10.000 cargas de maiz que vendrán a Mérida de la costa oriental por la vía marítima y del Progreso..... $ 1,250.00

Flete de pescado, sal, tabaco, leña y otros efectos que vienen por el Progreso, para el consumo de Mérida........ $ 1,500.00

Flete de 20.000 cargas de arena para la construcción de edificios en Mérida, a tres reales.................. $ 600.00

Flete de 20,000 piedras para cons-

trucción de edificios en el Progreso.... $ 150.00

Flete de 4,000 pacas de 400 libras de algodón que se exportarán de Yucatán, con arreglo al cultivo actual de dicho textil y deducidas 200, 000 libras para el consumo interior.............. $ 4,000.00

Productos del muelle.. .... $ 2,500.00

Pasaje de 25 viajeros diarios, durante 300 días, a 8 reales............ $ 7,500.00

Pasaje de 300 viajeros en cada uno de los 65 días del año, como domingos, fiestas, llegadas de buques y temporada de baños, a cuatro reales............ $ 9,750.00

Subvención anual que pagará el Gobierno del Estado, durante diez años..... $ 5,000.00

Total......... $ 60,250.00

Mérida, septiembre 16 de 1863.

PEDRO DE REGIL Y PEON"

(Hasta aquí los Antecedentes Históricos.)

DON JOSE RENDON PENICHE



"Hoy es el día, víspera del más memorable en los fastos de la Nación, y se inaugura el término del camino de fierro que entroncado en esta capital concluye a orillas del Atlántico, en el Progreso, uniendo así a Mérida con su puerto principal y haciendo como una sola población ambas ciudades, tan entusiastas y adelantadas en el progresivo movimiento de la civilización de la República a que pertenecen.

¿Quién ha sido el prodigioso creador de una obra que ha cambiado la faz de nuestro país, mejorando su presente y afirmando su porvenir?

D. José Rendón Peniche: nació en esta ciudad

de Mérida el 2 de febrero de 1, 829, de padres pobres pero distinguidos por su procedencia originaria y, sobre todo, por el crédito de de su honradez, desde su primera generación. Fueron sus padres D. Vicente Rendón Buendía y Doña Benigna Peniche.

Después de la educación de la infancia cursó latinidad y filosofía en las cátedras respectivas del ahora extinguido Seminario Conciliar de San Ildefonso, de Mérida, siempre con aplicación, pero sin el ruido de esa celebridad que, para muchos, allí en las aulas mismas del Colegio suele extinguirse, como los fuegos fátuos que, al soplo del aire libre, se apagan. Apenas entregado a la carrera del comercio y llamado como los demás yucatecos a la defensa del hogar, de la vida y de la patria, contra los aborígenes sublevados en 1,847, entró equipado a su costa, al Cuerpo de Caballería voluntaria que, a las órdenes de Comandante D. Donaciano G. Rejón, prestó servicios de primera importancia al Estado, en su conservación y defensa: y terminada la época más desastrosa de la guerra de castas con la recuperación de los pueblos de interior, sirvió de ayudante en la línea militar del Sur a su Teniente Coronel D. Patricio O'Horán, uno de los jefes más beneméritos de aquella lucha de nuestra sociedad civilizada contra la barbarie sublevada.

Pero en 1,854, viendo ya salvada su patria y rechazados los aborígenes hasta los confines de los pueblos interiores de aquel, pensando en su propia suerte y porvenir, dirigióse a la Capital de México, en que se le confirió por el General Santa Ana el empleo de Administrador de Rentas de la Isla del Carmen. Mas expulsado de allí por desavenencias con el General D. Tomás Marín, volvió a sus afanes y empresas de comerciante en esta capital, en donde por nombramiento del Gobernador interino Dr. D. Rafael Villamil, entró al Consejo de Estado, encargo de que hizo renuncia por haber aceptado el gobierno local la intervención extranjera. Coadyuvó al triunfo del General Cepeda Peraza, contra el Imperio mexicano, protegido por el de Francia; y nombrado Jefe de Hacienda Federal en Yucatán por el C. Presidente Benito Juárez, renunció dicho destino, para que fué otra vez nombrado por el Ministro Lerdo de Tejada.

Electo ese propio año (1869) Diputado a México, en 1,873, desempeñó la Presidencia del Ayuntamiento de Mérida, hasta que **en 1,874 obtuvo la concesión de la construcción** del Ferrocarril de Mérida a Progreso, obra proyectada reiteradamente antes aún por los gobiernos, sin haberse acertado a llevar a cabo, ni a principiarse siquiera. Desprovisto de recursos, invitó a los más pudientes propietarios, a los más ricos comerciantes aquí para formar una compañía capaz de dar principio y cima a la empresa más útil para su país. Nada consiguió, y entonces solo y con sus propios recursos y sacrificios, se lanzó a obra tan colosal para sus fuerzas y elementos. (1)

Sin embargo, él recordaba con gratitud que, hallándose en New York para adquirir los primeros materiales de la vía férrea, en mayo de 1,874, el Sr. Lic. D. Eduardo González Gutiérrez, sin más interés que el de favorecer las miras patrióticas de D. José Rendón Peniche, a quien había distinguido siempre con su honrosa amistad, formó una sociedad de comerciantes para la garantía de un crédito de $30,000 treinta mil pesos a una casa de Londres, para la adquisición de materiales del camino de hierro de Mérida a Progreso.

Con tales elementos, pudo el Sr. Rendón Peniche continuar su empresa hasta llevarla a cabo, en medio de dificultades imponderables por la falta de salud, por tropiezos inusitados y que generalmente contrarían los propósitos humanos, por la escacés de recursos pecuniarios y por el desamparo de los gobiernos que sustituyen al interés público el de su propio engrandecimiento y fortuna.

Gracias al patriotismo constante, a la energía incontrastable de D. José Rendón Peniche, ahí está concluido el camino de fierro, objeto de su grandiosa empresa, para gloria suya y para prosperidad del Estado de Yucatán, que en la inauguración de este día, al aplaudir a los autores de la Independencia nacional, también rinde su sincero tributo de gracias y de admración al distinguido yucateco **Sr. D. José Rendón Peniche.**"

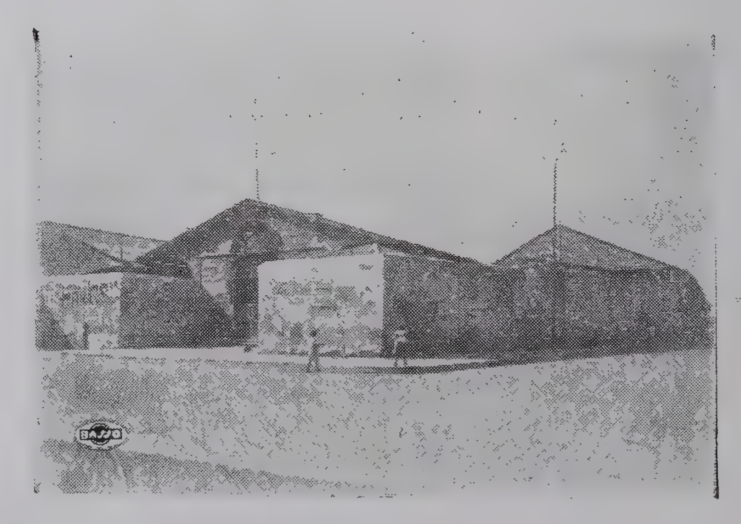
(1) Ya hemos visto que se organizó una Sociedad Anónima para la construcción del F. C. (Nota del autor)

Falleció el día 12 de julio de 1887 (en Mérida). (N. del A.)

FERROCARRIL "RENDON PENICHE"

Con fecha 13 de Septiembre de 1862 otorgóse a Mr. Edwin Robinson y socios, por el Ejuctivo Local, la primera concesión en Yucatán, reformando la del 2 de julio del mismo año, que partiendo de Mérida terminara en un punto de la costa llamado "El Progreso", y el 8 de febrero de 1865, D. Manuel de Arrigunaga, consiguió del Sr. Comisario Imperial, concesión para construir y explotar un ferrocarril de Mérida a Celestún. Mas todas esas concesiones fueron abandonadas por razones que no son del caso referir.

Todo eso no fué óbice a que D. José Rendón Peniche, hombre de gran espíritu de empresa y dotado de una voluntad de acero, dejara de pensar en la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso, y para el efecto consiguió de la Cía. de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional, le traspasara sus derechos concesionarios **a perpetuidad** (y dicen que por cinco mil pesos) relativos a Yucatán, esto es, la línea Mérida a Progreso, y (véanse documentos relativos) y una



LA ANTIGUA ESTACION DE MEJORADA

vez que hubo conseguido que la citada Compañía le hiciera el traspaso, comenzó sus trabajos y logró, no sin grandes dificultades, organizar más tarde una Sociedad Anónima, efímera por cierto, pero cuyo Consejo de Administración, era el siguiente:

Presidente: D. Francisco Zavala; Vice-Presidente, D. José Font; Primer Vocal, D. Augusto L. Peón; Segundo Vocal, D. Alfredo Domínguez; Tesorero, D. Felipe Ibarra Ortoll y Secretario D. Nicanor Rendón. Accionistas: D. Eduardo G. Gutiérrez, D. Pedro de Regil y Peón, D. Camilo Cámara e hijos, D. Miguel Espinosa Rendón, D. Antonio Espinosa Rendón, D. Miguel Laviada, D. Alonso de Regil, D. Ramón Gasque, D. Rafael Albertos, D. Féliz Martín Espinosa, D. Juan N. Buendía, D. Isidro Mendicuti, D. José E. Cámara, D. Ignacio Peón, D. Florencio Laviada, D. Pedro Alavez, D .Teodoro Peniche, D. Demetrio Molina, D. Ignacio Cervera, D. Nicolás Iturralde, D. José García Morales, D. Miguel Peón, D. Yanuario Manzanilla, D. Liborio Irigoyen, D. Vicente Escalante, D. Ramón Rojas, G. Méndez y Cía., D. Roberto Cárdenas, D. Rodulfo G. Cantón, D. Alvino Manzanilla, Dña. Candelaria Cámara de Cantón, D. Braulio G. Cantón, D. George Llanos, D. Eligio Barrera, D. José E. Peña, D. Nemesio Cámara, D. Patricio Ferráez, D. Olegario Ramírez, D. Antonio Morales, D Alonso Aspe, D. Manuel Rivas Mediz, D. Pedro Trille, DCasiano Sauri, D. Andrés D Maldonado, D. Roque Campos, D. Manuel Rubio, "Haro y Peña" y D. Amado Cantón.



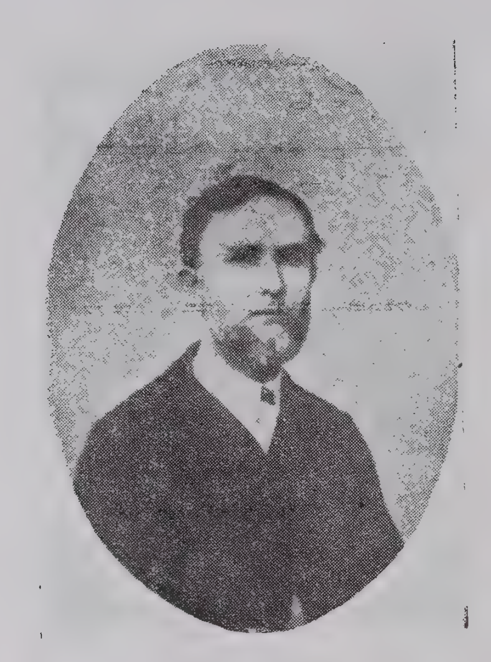
TITULO DE CIEN PESOS DE LA PRIMERA SOCIEDAD ANONIMA FERROCARRILERA QUE SE ORGANIZO EN EL ESTADO



DON FRANCISCO ZAVALA

El primero de abril de 1875, en medio de un júbilo inmenso, y entre una compacta concurrencia, clavóse el primer riel de esta línea, verificándose así en esta ciudad, la primera ceremonia de tal índole, siendo Presidente de la República, el Sr D. Sebastián Lerdo de Tejada y Gobernador del Estado D. Eligio Ancona, y el acto fué apadrinado por el propio Gobernador en unión de los señores, D. Benito Aznar Pérez, Presidente de la Diputación del Comercio, D. Manuel Dondé Cámara, como principal importador y exportador y D. Juan Miguel Castro, como representante de los Hacendados, y oficiando en tan significativa ceremonia el Ilustrísimo Obispo de Yucatán, D. Leandro Rodríguez de la Gala.

El Ingeniero que dirigió los trabajos hasta cerca de Xcanactún, o sea hasta una extensión de doce kilómetros, fué el Sr. D. Vicente Méndez Echazarreta, auxiliado del Ingeniero D. Antonio Espinosa Rendón.



DON NICANOR RENDON

El Jefe del Cuerpo de trabajadores era D. Manuel Castro Alpuche.

Desde Xcanactún hasta Progreso, dirigió los trabajos de construcción el Sr. Lic. e Ing. D. Olegario Molina, ayudado algunas veces por el Ing. D. Olegario G. Cantón.

No fueron pocos los obstáculos que el Sr. Rendón Peniche tuvo que vencer para hacer llegar el ferrocarril hasta el Puerto de Progreso. Así fué cuando el 15 de Septiembre del año de 1881, el Ferrocarril "Rendón Peniche" hacía su viaje inaugural hacia dicho puerto, en medio de un regocijo indescriptible, habiendo manejado la máquina "Guadalupe", D Tomás Ruiz Osorio. La primera locomotora que trajo la Empresa Rendón Peniche, fué el "Pato", comprada a la Cía. del Ferrocarril mexicano, y el primer Superitendente y el primer Director fué el Sr. Lic. D. Olegario Molina; los Estacionarios más antiguos de Progreso fueron D. Anatolio García Cano, D. Manuel Castro Alpuche, D. José Morales Espinosa y D. Antonio Acevedo. Este último fué también el primer telegrafista de la Estación de Progreso.

D. Gonzalo Ruiz fué Jefe de Máquinas y los corredores más antiguos fueron D. Ramón Acevedo (que falleció quemado), D. Tomás Ruiz Osorio, D. Nicasio López y otros. Los conductores más antiguos fueron D. Manuel A. Torre Medir, D. Andrés Urcelay, D. Vidal Beltrán, D. Federico Peña, D. Rafael Acosta y D. Fernando Vigil.

D. Nemesio Cámara Rendón, fué corredor de máquinas; D. Aurelio Andrade, retranquero y D. José M. Navarrete, Estacionario en Tixpeual, por 30 años.

Fueron empleados de Almacenes D. Francisco Puhol, D. Tomás Rendón, D. Froilán Sosa, D. José María Alcocer y Oficial Primero de la Estación, D. Manuel A. Torre y entre los primeros conductores figuran también D. José Morales Espinosa, D. Manuel Barbachano y D. Jesús Campos y D. Juan Ruiz como corredor de Máquinas y D. Luis F. Fleurier como Jefe de Máquinas y jefe de Talleres de la misma Empresa, desde el 6 de febrero de 1882.

D. Nazario Herrera fué uno de los más antiguos Estacionarios de Mérida y D. Remigio Novelo, de Progreso. También D. Pedro Novelo fué Estacionario de Mérida.

Los que componían el personal de empleados de la Estación de Mérida, en diciembre de 1882 eran D. Nazario Herrera, D. José María Alcocer, D. Manuel Pérez Leal, D. Remigio Novelo, D. Manuel Barbachano, D. José T. Alcocer, D. Manuel Osorio y D. Pablo Escalante, y el personal de la Estación de Progreso, en enero de 1882, era el siguiente: D. Manuel Castro Alpuche, Jefe Interino de la Estación, D. Antonio Acevedo, D. Andrés Urcelay Novelo y D. Servideo Vallado.

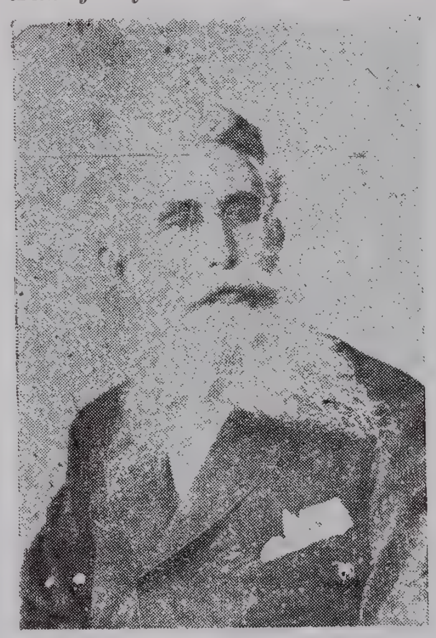
El Sr. Fleurier fué separado de su puesto, a los pocos meses de nombrado, por desobediencia.

LA PRIMERA INSUBORDINACION DE LOS EMPLEADOS DEL FERROCARRIL.

(Copia de una nota relativa)

Con fecha 12 de julio de 1881, siendo Director el Sr. Lic. e Ing. D. Olegario Molina, giró la siguiente comunicación a los Sres. D. Manuel Torre, D. Froilán Sosa, D. José María Alcocer, D. W Lizarraga y D Nicanor Castillo, empleados entonces de la Estación de Mérida: "Esta Dirección se ha impuesto de la solicitud suscrita por ustedes en que participan su resolución de separarse del servicio de la Empresa, en el caso de no variarse las horas establecidas para el trabajo.

Se ocupaba precisamente esta Dirección en la organización de todos los ramos del servicio y de ella esperaba conseguir que los jornaleros y empleados tuviesen mayor tiempo para su descanso, subdividiendo los trabajos cotidianos. Pero por dignas de consideración que fueran las observaciones de ustedes respecto de este particular, no puede absolutamente convenir al buen orden y moralidad en el servicio, que los empleados superiores de la Estación, desciendan, como lo han hecho, hasta fomentar en los jornaleros la insubordinación, excitándolos a oponerse a la distribución de los trabajos y suscribiendo por ellos la solicitud presentada, en la cual, más que una petición atenta, se hace un amago o una intimación a la Empresa.



DON FELIPE IBARRA ORTOLL

Por estas consideraciones, esta Dirección ha dispuesto, que se tengan desde hoy por separados de sus destinos, al Oficial 1º de la Estación D. Manuel Torre,

al Jefe de los Almacenes D. Froilán Sosa, y a los empleados D. W. Lizarraga, D. Nicanor Castillo y a D. José María Alcocer.

El Sr. Torre, entregará la Estación a D. Pedro Novelo, y el Sr. Sosa, los Almacenes, a D. Isidoro Herrera.

Con esta misma fecha se comunican las órdenes para que sean liquidados hasta esta fecha".

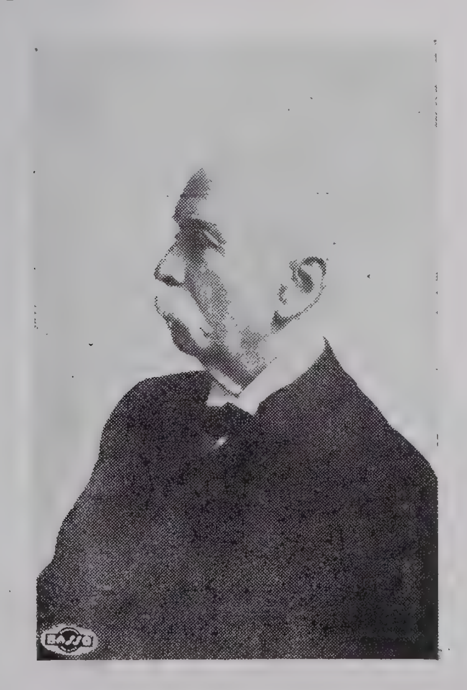
El Abogado Consultor de la Empresa "Rendón Peniche", fué el Sr. Lic. D. Juan Francisco Molina Solis.

Más tarde, el Sr. Rendón Peniche, adquirió de los Sres. Braulio A. Méndez y D. Francisco de P. Rosado, la concesión que estos señores tenían del Gobierno Federal, de fecha 15 de mayo de 1884, para construír un ferrocarril de Mérida a Sotuta, pasando por Izamal, y por escritura pública de 20 de abril de 1887, los Sres. O. Molina y Cía., D. Alonso de Regil y Peón, D. Joaquín Ancona, D. Nicanor Ancona, D. Pablo González, "Regil y Vales", "Millet Hübbe y Cía" y D. Demetrio Molina, adquirieron el ferrocarril "Rendón Peniche" y el de Mérida a Sotuta, en la suma de $525,000.00.

Una vez organizada la nueva Compañía, dedicose a construír y explotar la línea de Mérida a Sotuta, cuya concesión fué modificada el 3 de junio de 1890, en el sentido de que sólo llegara a Izamal, pasando por Tekantó y el 28 de septiembre del mismo año fué inaugurada la vía hasta la ciudad de Izamal, (cuyo trazo hizo el Sr. Ingeniero D. Félix Gómez Mendicuti) quedando así terminados los trabajos de esta Empresa y contribuyendo al mismo tiempo a la prosperidad y desarrollo de la agricultura y del comercio de aquella importante región del Estado.

Como Ingenieros constructores de esta vía prestaron sus servicios el Sr. Lic. e Ing. D. Félix Gómez Mendicuti, hasta Tekantó y de este punto hasta Izamal, Mr. John W. Glenn.

Fueron operarios mecánicos los Sres. Tomás, Pedro y Serapio Pacheco, Paulino Figueroa y Hermenegildo Basulto; construyeron los primeros carros de tercera clase y furgones para carga, los señores Ezequiel Rojas y Vicente Moreno.



ING. DON VICENTE SOLIS LEON

Fueron también superitendentes durante algunos años y sucesivamente, D. Joaquín Ancona, D. Crescencio Tenorio, el Sr. Ing. D. Félix Gómez Mendicuti, D. Rogerio G. Cantón y D. Pedro Oramas. Estos dos últimos compartían las atenciones de la Superintendencia de acuerdo con las disposiciones del Sr. Lic. D. Joaquín Peón.



ING. DON FELIX GOMEZ MENDICUTI

Debemos hacer mención así mismo de don Rafael Hernández Escudero, por haber sido durante varios años Cajero de esta empresa hasta que fué nombrado Director de la Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso. También don Ramón Ancona Horruytiner fué alto empleado del Departamento de Contabilidad durante algún tiempo.

Los Inspectores Técnicos Federales que figuraron en aquellos tiempos, fueron los señores Ings. D. Vicente Solís León, don Joaquín Hübbe, don Rafael Quintero y un señor de orígen alemán y más adelante lo fué el Ing. D. David Casares, quien durante varios años desempeñó a conciencia tan delicado puesto, como sus antecesores.

El 1º de noviembre de 1902, esta empresa entró a formar parte de los Frrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.



D. José Rendón Peniche, Benemérito del Estado

"LA RAZON DEL PUEBLO" DEL MIERCOLES 30 DE MARZO DE 1887

Sesion Ordinaria del 26 de Marzo de 1887

PRESIDENCIA DEL C. PERERA

INICIATIVA.—DEL DIPUTADO C. HEREDIA ARGÜELLES, proponiendo que el C. José Rendón Peniche, sea declarado Benemérito del Estado, por sus eminentes servicios prestados al pueblo yucateco.

He aquí la iniciciativa:

"H. Legislatura: — La gratitud en los individuos, en las familias, es una virtud altamente recomendable que comprueba la elevación del nivel de la moralidad, de la nobleza de sentimientos y de la generosidad del corazón. Pero si la existencia de esta virtud en las diferentes agrupaciones que forman la sociedad es una señal segura de morigeración, lo es más todavía cuando esta virtud existe en la sociedad misma, en el pueblo, en el Estado, porque entonces se comprende que el egoísmo no ha invadido hasta el grado de destruir los buenos sentimientos, pues que los actos de abnegación en servicio de la Patria se conservan en la memoria para bendecirlos y agradecerlos. Rindiendo homenaje a estas ideas y proponiéndose fomentar tan bellos sentimientos, las Constituciones de todos los pueblos cultos, han establecido expresamente la facultad de conceder premios y recompensas a todas las personas que han prestado servicios eminentes a la sociedad.

Desde la existencia de nustro país como pueblo independiente, la Legislatura del Estado ha usado reiteradas veces de esta facultad benéfica, con beneplácito de sus comitentes que han ratificado con su asentimiento los honores concedidos a hombres que habían prestado servicios importantes.

Siguiendo esta senda, vengo a solicitar de la H. Cámara que se digne conceder semejantes honores a un ciudadano distinguido que ha de coadyuvar de una manera eficaz al desarrollo de los intereses materiales del Estado, no transitando por caminos antes trillados, sino abriendo atrevidamente vías antes desconocidas que ampliaron los horizontes del trabajo y despertaron la emulación y el entusiasmo de las grandes empresas. Me refiero al C. José Rendón Peniche, que con exfuerzo sobrehumano, con perseverancia indomable, implantó en el Estado el primer Ferrocarril, enseñando a todos la manera de construir estas magníficas vías de comunicación, con sólo los recursos del capital nacional.

No se oculta a los respetables miembros de esta H. Cámara, porque es público y notorio en el Estado, q. desde el año de 1862 se pensó en unir la Cap. con el puerto más próximo por medio de una vía férrea que acortase las distancias, y disminuyendo los gastos de transporte, contribuyese a impulsar la pronta y fácil exportación de los frutos nacionales. Desde entonces gobrenantes, ciudadanos emprendedores y compañías, no perdieron de vista tan grande proyecto, pusieron en acción medios y recursos poderosos para darle cima. Todo sin embargo fué inútil, y los trabajos se estrellaron ante los obstáculos insuperables que agotaban toda perseverancia.

Quiso, sin embargo, la Providencia, que tan gran de obra se llevase a cabo y hubo un hombre de firmeza tan inquebrantable, que llevó su constancia hasta los límites de lo imposible, y cuyos trabajos, después de pasar por penalidades y fatigas, fueron coronados de brillante éxito.

El 22 de abril de 1874, el señor Rendón Peniche, ayudado con patriótica actividad, exfuerzo y poder, por la Diputación de Yucatán en el Congreso Nacional, alcanzó en compañía de don Pedro Contreras Elizalde, la aprobación de un contrato de conseción para la construcción y explotación de un ferrocarril de Mérida a Progreso. Las franquicias alcanzadas eran de las más amplias y favorables que pudieran apetecerse; pero a pesar de ellas, ya sea por las guerras civiles que dificultaban el pago de las subvenciones, ya sea por la falta de cooperación del capital indígena, toda vía temeroso de fracasar en las grandes empresas, la obra tropezó con embarazos imposibles de vencer por un espíritu común y ordinario. Fueron tan grandes las dificultades que se presentaron para realizar la obra, que el Sr. Contreras Elizalde, creyendo imposible su realización, se separó de la Empresa, y el Sr. Rendón Peniche quedó entregado a sus propios recursos. Deseoso de estimular a los capitalistas a ayudarle, emitió acciones que a pesar de haber sido emitidas bajo el patrocinio de las personas más respetables del comercio, de la industria y de la propiedad, dieron un resultado tan mezquino, que no fué suficiente ni aún para el pago de los primeros trabajos. Una serie sucesiva de contratiempos, vicisitudes y contrariedades, pusieron a prueba la enrgía del Sr. Rendón Peniche . El capital huía de la empresa como de una vorágine que podía tragarlo sin remedio. Los recursos y capital propios del concesionario se habían agotado. Y sin embargo, su ingenio y actividad supieron encontrar el medio de concluir la obra después de seis años de lucha y trabajo incesante. El Ferrocarril de Mérida a Progreso se inauguró el 15 de septiembre de 1881, en medio del aplauso general y de las vivas esperanzas de prosperidad que renacían con vigor por todos los ámbitos del Estado, en vista de la perspectiva lisonjera que ya se divisaba. El ejemplo del Sr. Rendón Peniche estimuló a otros ciudadanos y se crearon y formaron nuevas empresas de ferrocarriles para otras poblaciones del Estado. Esas empresas siguieron, en la construcción y explotación de sus ferrocarriles, la pauta establecida por el Sr. Rendón Peniche, y sus trabajos, sus experiencias, su organización y aún la confianza y crédito que hizo nacer, fueron aprovechados para extender la red ferrocarrilera que ha impulsado al país en la vía de la prosperidad por medio del crédito, del trabajo y de la explotación de las fuentes de su riqueza.

La sociedad, el Estado, la Península, se han beneficiado así con los trabajos del Sr. Rendón Peniche, y justo es que los representantes del pueblo le decreten honores que redundarán también en beneficio del mismo pueblo, ya porque con ellos se muestra que

cuenta entre sus virtudes la de la gratitud, ya porque también la concesión de semejantes recompensas, estimularán a otros ciudadanos a consagrar sus tareas al bien de la patria y de la humanidad.

Por todas estas razones, propongo a la consideración de esta H. Asamblea, el siguiente proyecto de decreto:

"Artículo único. Se declara Benemérito del Estado, al C. José Rendón Peniche, por sus eminentes servicios prestados al pueblo yucateco.

Mérida, marzo 26 de 1887.—MANUEL HEREDIA ARGÜELLES". - (PASO A LA COMISION DE GOBERNACION.)

LA RAZON DEL PUEBLO.

Lunes 4 de abril de 1887.

DECRETO NUMERO 121

"GUILLERMO PALOMINO, Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán, a sus habitantes, hago sabed:

Que la H. LgislaturaConstitucional del Estado libre y soberano de Yucatán, a nombre del pueblo, decreta:

Artículo 1º Se declara Benemérito del Estado al C. José Rendón Peniche, por sus eminentes servicios prestados al pueblo yucateco.

Artículo 2º Su nombre se inscribirá con letras de oro en el Salón de Sesiones de esta Cámara.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en Mérida, a los veinte y nueve días del mes de marzo de 1887 años—Plutarco F. Perera Rosado, Diputado Presidente.—Jesús Palma y Palma, Diputado Secretario.—José A. Patrón Zavalegui, Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. En Mérida, a 31 de marzo de 1887.—Guillermo Palomino. R.Arzamendi. Of. Mayor."

Decreto aprobando el contrato de concesión del F. C. de Mérida a Progreso

Liborio Irigoyen, primer vocal del H. Concejo de Gobierno, en ejercicio del Poder Ejecutivo del Estado de Yucatán, a sus habitantes hace saber:

Que por el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

"El C. Presidente Constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

"Que el Congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo siguiente:

"El Congreso de la Unión decreta:

Artículo único: Se aprueba el contrato celebrado el diez del corriente mes, entre el Ejecutivo de la Unión y los Srs. D. José Rendón Peniche, y D. Pedro Contreras Elizalde, para la construcción del Ferrocarril de Mérida al Progreso, en el Estado de Yuc.

"Palacio del Congreso de la Unión, México, abril 22 de 1874.—R. G. Guzmán, Diputado Presidente.—Julio Zárate, Diputado Secretario.—S. Nieto, Diputado Secretario.

"Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio de México a veintidos de abril de mil ochocientos setenta y cuatro.—Sebastián Lerdo de Tejada.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana" Y lo comunico a Ud. para los fines consiguientes.

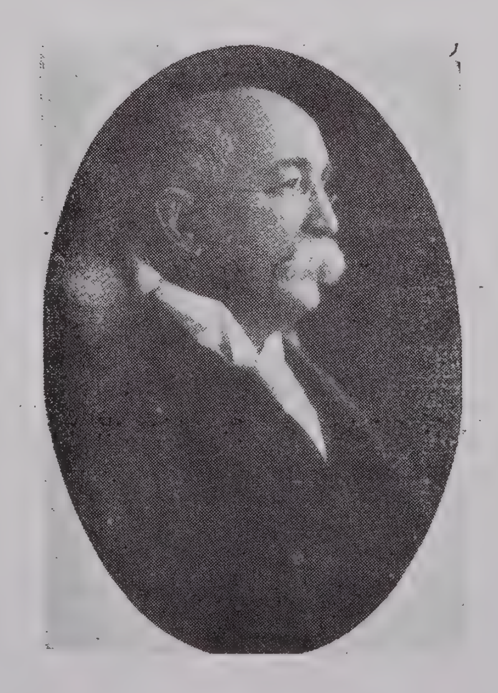
INDEPENDENCIA Y LIBERTAD. México, abril 22 de 1874.—Barcárcel.—C. Gobernador del Estado de Yucatán.—Mérida.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento . Mérida, junio 8 de 1874. Liborio Irigoyen.—Ramón Arzamendi, Oficial 1º.

SR. LIC. DON OLEGARIO MOLINA SOLIS

Cuando todos los hombres **cultos** de una sociedad, es decir, la minoría selecta que constituye la **élite**, intelectiva, se ponen de acuerdo para avaluar la virtud de otro miembro de esta misma sociedad, de un hombre por excelencia, (de virtud sin moralina como deseaba el fuerte filósofo Nietsche) y pronunciar un fallo favorable, diputándolo como a un modelo de ciudadanos, la labor del historiógrafo se simplifica; tal acontece cuando se analiza la figura ilustre del Sr. Lc. D. Olegario Molina Solís, que, mientras vivió, recibió cálido enzalsamiento por sus obras de bien y de progreso, y después de muerto, hemos visto que su figura, nimbada por la luz de sus prestigios múltiples, ha llenado todo un inmenso capítulo de nuestra hstoria regional contemporanea

El mejor, el más grande y justo elogio que se hace de hombre insigne, es que cuando se quiere ponderar la prosperidad de un lapso posterior al suyo, al que él fecundara con su actuación siempre brillante ,decimos: "todo esto que estamos presenciando complacidos, parece que se está realizando, como en la época de D. Olegario".



Y al pensar así a un mismo tiempo, hacemos el más cumplido elogio de los actuales benefactores sociales que se esfuerzan por emularlo.

La historia de la fecunda vida de de este hombre, no puede ser contenida en una breve sítesis, por que desde su primera juventud lo vemos surgir y descollar singularmente en el plano ardoroso de la vida pública, por su talento exquisitamente cultivado y por su patriotismo inmaculado, esa llama siempre vivida en su conciencia y que ilumina todos sus pasos guiando por el recto sendero del bien y del deber, al cual rindió el más ferviente culto.

Cuando el Gral. D. Manuel Cepeda Peraza, que luchaba con fe inquebrantable en los destinos de nuestro pueblo llegó caminando triunfante a las puertas de la ciudad de Mérida, el Sr. Lic. Don Olegario Molina Solís, se presentó en su Campamento de la Mejorada, e incondicionalmente ofrendó en holocausto de la causa republicana, todo el tesoro de su juventud constelada de los más nobles ideales, y su colaboración fué de las más efectivas y eficientes en aquel instante de dura prueba.

Y al sonar la hora bendita de la redención y de la paz, el Sr. Lic. Molina Solís, se convierte en el maestro de la juventud espiritualista y soñadora de Yucatán, y en ese faro gigantesco que se llama el Instituto Literario, y que ensanchó su luz purificante sobre todos los ámbitos de la Península, incansablemente adoctrina y enseña con su docta palabra.

Al abandonar el Instituto del cual fué el primer Director y organizador inteligentísimo, figuró algún tiempo más en el campo de la política militante, y después se retiró a la vida privada, no para holgar muellemente, en el seno del hogar, sino para poner en práctica fecundas iniciativas que lo caracterizaron, como al hombre de acción más incansable de su tiempo; es este el instante en que culminan en toda su plenitud sus extraordinarias facultades, y este el instante preciso en que solicita su colaboración el Benemérito C. don José Rendón Peniche, confiándole la Dirección Técnica como ingeniero de las obras de la vía férrea (de la cual fué concesionario el Sr. Rendón Peniche) de la finca Xcanatún hasta el puerto de Progreso, y nombrándolo después Superitendente y Director de la propia Empresa, a la cual hizo prosperar rápidamente, imprimiéndole ese sello de orden y moralidad que era como la marca inconfundible de todas sus obras.

Desde ese punto de vista, en este solo aspecto, de la múltiple personalidad del Sr. Lic. D. Olegario Molina, debemos juzgarlo unicamente porque a ello nos obliga la índole de este libro, y por eso terminamos, reconociendo que nadie como él, después del Sr. Rendón Peniche, puso tanta fuerza de acción inteligente y fecunda al servicio de la magna Empresa de los Ferrocarriles Yucatecos, y por esto reclamamos que su recuerdo sea perpetuado, en bronce indestructible, en el centro de la plaza de Mejorada, hacia donde él se encaminaba todos los días, para dirigir la marcha de los convoyes ferrocarrileros, como mensajeros de nuestro progreso, del cual fué incansable paladín.

EL PRIMER CARRIL

("Revista de Mérida" del 3 de abril de 1875)

Desde la cuatro de la mañana del día primero **de abril** último, (1875) los habitantes de Mérida despertaron al ruido de cohetes, músicas y vítores. Se saludaba la aurora del día en que iba a darse principio a la colocación de los carriles de la primera vía férrea de Yucatán, y este acontecimiento era digno de llamar profundamente la atención del público, de entusiasmar a todo yucateco y hacer levantarse temprano a Mérida, para celebrar dignamente el fausto acontecimiento.

La plaza de la Mejorada, a las siete de la mañana, estaba llena de carruajes y de gente que se agolpaba principalmente en la Casa Municipal cuyos salones estaban preparados de antemano para recibir a la concurrencia. Su adorno era sencillo. En el fondo se destacaba el nombre de José Rendón Peniche, el hombre de fe inquebrantable, de corazón heróico y de acendrado patriotismo que es alma de la obra; sobre este nombre que se ha hecho popular, se plegaba el pabellón tricolor, y al pie estaba colocado un cuadro en que figuraban los decretos de concesión y traspaso, etc. relativos a nuestro ferrocarril. A los lados del trofeo figuraban los planos del Progreso, y en el cuerpo del salón había cuatro cuadros con los nombres de todas las personas que han tomado parte en la empresa y los trabajos.

El Ilustrísimo Sr. Obispo, amante como el mejor yucateco de las verdaderas glorias de la patria, quiso ser el que bendijera los primeros carriles, cuya ceremonia se verificó a las ocho de la mañana en la Iglesia de la Mejorada con toda solemnidad. Estos carriles fueron conducidos por el cuerpo de trabajadores, y al dar los padrinos los primeros martillazos, la música militar rompió en himnos sublimes, los cañones tronaron, las campanas repicaron a vuelo y un clamor se levantó de todos los labios formando la confusión más armoniosa y el ruido más agradable que hemos oido en toda la vida.

En seguida, el Sr. Dn. Francisco Zavala ocupó la tribuna como Presidente del Consejo de Administración y pronunció un discurso, así como también la ocuparon sucesivamente los Sres. don Benito Aznar Pérez, Presidente de la Diputación del comercio, Dn. Manuel Dondé, como uno de los principales exportadores. Dn. Juan M. Castro, en representación de los hacendados, Dn. José Millet Hübbe, como representante de la sociedad "La Unión", Dn. José Correa Canto, del Conservatorio Yucateco y Dn. Joaquín Castillo Peraza, del "Liceo de Mérida". Después, como para coronar la fiesta de la manera más propia, el joven redactor del periódico oficial Dn. Javier Santamaría, leyó, conmovido, una bella composición poética.

La sociedad de "La Unión" ofreció al Sr. Rendón Peniche una corona, y después, la concurrencia se esparció a lo largo de la calle en que estaban ya tendidos los carriles. Al fin de la calle se levantaba

un sencillo arco dedicado por los artesanos de Mérida a los señores Rendón Peniche y Vicente Méndez, el Ingeniero encargado de la construcción de la vía.

Al pronunciar este último nombre no podemos menos que detenernos para felicitar a nuestro nombre y al del comercio, al Ing. yucateco que, con inteligencia, desinterés, celo y verdadero afán, ha tomado a su cargo la dirección de los trabajos.

Sus conocimientos, su experiencia, y su buena voluntad han allanado muchas dificultades, por lo que le suplicamos que acepte las felicitaciones sinceras que le dirigimos con motivo de la solemnidad del jueves. Dn. Manuel Dondé en su brindis dijo: ¡¡Si de algo tenemos qué envanecernos es, de que así como todo el trabajo lo tienen los hijos de Yucatán, toda la gloria por consiguiente la tendrá nuestra querida patria que no ha necesitado personas extrañas para emprender este importante trabajo; yucatecos son los capitalistas, yucateco el concesionario, yucateco el Ingeniero y yucatecos todos los trabajadores; gloria a Yucatán!!! En efecto, da mucho placer ver esa circunstancia, particularmente en el Ingeniero cuyo nombre es un timbre para los yucatecos.

Una cosa faltó, y fué que en esta gran fiesta de la patria no hubo una sola voz que representara al H. Ayuntamiento. — No somos más largos, en este artículo, porque lo que podríamos decir está bien expresado en los discursos que se pronunciaron, los que reproducimos hoy con mucho gusto.

DISCURSO DEL SR. DON MANUEL DONDE C.

"Hace treinta años que algunos yucatecos, amantes del bienestar y progreso del Estado, abrieron esta vía que pone a Mérida en comunicación con el mar, presintiendo que sería con el tiempo una de las primeras arterias impulsivas de la circulación de su futura riqueza. Entonces apenas se tenía noticia en este remoto rincón del orbe, del considerable desarrollo que en Europa y Norte América habían tomado los caminos de fierro desde que Roberto Stephenson presentó su locomotora de cuatro ruedas en el concurso abierto el 29 de este mismo mes de 1829, por los directores del ferrocarril de Liverpool a Mánchester.

Pertenece pues, esencialmente a nuestro siglo, y lo es característica, la invención conque se ha sabido suplir la insuficiencia de los medios ordinarios de transporte, insuficiencia que indica de un modo seguro el aumento de las riquezas y la actividad de los consumos.

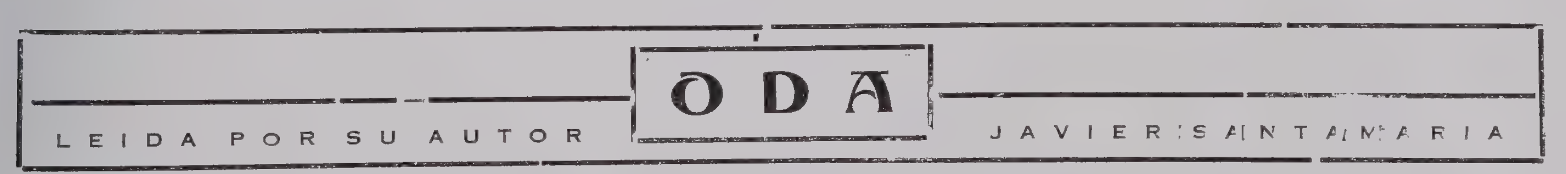
Así es que, la festividad de este día tiene la más honrosa significación para el Estado porque acredita q. en medio de sus sufrimientos y a pesar de las convulsiones políticas que le han suscitado la ambición de algunos de sus hijos, la mayoría de los yucatecos se han consagrado con afán al trabajo y centuplicado los productos de la industria, y redoblando los caminos, le ha hecho sentir la necesidad de apelar a los medios empleados por los países civilizados para subvenir a las exigencias de su progreso industrial, fomentándose al mismo tiempo, puesto que la facilidad, prontitud y baratura de los transportes es sin contradicción el más poderoso estímulo del trabajo y de la producción.

Además la locomotora contribuye a realizar, haciendo efectiva una de las más nobles ideas progresistas que dominan nuestra época, la de la Fraternización Universal porque acortando admirablemente las distancias, pone por la vía terrestre en pronta comunicación las poblaciones más distantes, y manteniendo en relaciones amistosas a sus habitantes, las estrecha así mismo con los vínculos de un mútuo y activo comercio.

Bendigamos, pues, a la Providencia que nos ha concedido inaugurar esta vía que une en un solo punto las dos poblaciones de Mérida y Progreso cuyas ventajas producirán con el progreso, el aumento de trabajo y de la industria, la sucesiva ramificación de la vía que llegará a extenderse, como lo esperamos, a los diferentes Partidos del Estado, cuya propiedad irá fomentando, concluyendo por enlazarlos estrechamente con el vecino Estado de Campeche.

Damos a nuestros compatriotas un cordial parabién por la realización de una mejora tan importante que ha de contribuir inmensamente a su bienestar y prosperidad.

Tributemos, finalmente, una sentida expresión de gratitud a la Empresa yucateca que ha tomado a su cargo una obra que tanto honra y engrandece a nuestro país y cuyos esfuerzos debemos todos secundar con la mejor voluntad."



Allá va... en los desiertos arenales
cuya inmensa llanura
tuesta el sol de los trópicos ardientes.
Sombra fugaz y oscura
que apenas se dibuja en lontananza
y que en su esfuerzo mágico y potente
con incontable rapidez avanza.
Y a los ojos atónitos se muestra
pavoroso, imponente.....!
Allá va ...devorando las distancias,
raudo como el celaje que impelido
por desatados vientos,
sin dejar una huella de su paso,
tan pronto como surge en el oriente
se pierde en el ocaso
y deja el cielo azul y transparente.

Allá va....en su carrera
hay no sé qué de grande y soberano
que admira y desvanece...

bajo su enorme peso
la tierra se extremece
y sigue, y culebrea,
y deja atrás el llano,
y violento y fugaz como la idea
baja al risueño valle
que la corriente fertiliza y baña;
y atraviesa los bosques rumorosos
y sube la montaña,
y en su carrera loca y atrevida,
salva ríos, obstáculos devora
y va rugiendo como fiera herida.

Creación del progreso,
le dió el progreso sus gigantes alas:
con ellas cruza la extensión inmensa;
y al ostentar sus galas,
mientras rápido vuela y magestuoso,
va formando ese himno cadencioso
que conmueve y encanta,
esas estrofas tiernas y expresivas
con que la Humanidad sus triunfos canta.

Allá en el vapor que formó nubes,
y cuajaba esas gotas de rocío,
que dan vida, perfumes y colores
a las gallardas flores.........
Hoy el vapor que aprisionado ruge
en las férreas calderas comprimido,
y que de su potencia en el empuje
por los rieles se lanza,
y a la par que los vientos impalpables,
fugaz como ellos por el mundo avanza......

Y allá va....retumbando
al pasar por el túnel tenebroso
que a las almas espanta......
y luego sigue su carrera loca
y sigue, y adelante,
y si un instante junto al pueblo toca,
dejando el caserío
atraviesa los campos de esmeralda
y toma nuevo brío,
y cruza el bosque umbrío
y apenas con la vista se le alcanza;
traspone el monte, pasa sobre el río
y avanza y siempre avanza..
Creación del progreso, ¡sea bendito
el sol que te alumbró por vez primera!
De tí la Humanidad ha recibido
cuanto de tí la Humanidad espera.
Salve al hombre que pudo
hacer nacer tu imperio inquebrantable
al que hizo brotar en las tinieblas,
de inmune luz irradiaciones puras.
Salve al hombre en la tierra
y gloria, gloria a Dios en las alturas.....
Hoy canto tus grandezas
alma-progreso que en la patria mía
viértese el beneficio de tus dones.
Mi voz es la de un pueblo que te envía
como un himno inmortal, sus bendiciones.
Tiéndase el riel primero
en el florido llano
que el mar recorta y cariñoso baña;
mañana, en la montaña
donde el salvaje mora,
en vez del grito que el salvaje lanza,
se oirá silbar la audaz locomotora
que avanza, y siempre avanza...

JAVIER SANTA MARIA.

15 DE SEPTIEMBRE DE 1881

LA INAUGURACION DEL FERROCARRIL HASTA PROGRESO

(La Revista de Mérida", 16 de Septiembre de 1881)

En cumplimiento del programa respectivo, publicado de antemano, las autoridades así locales como federales, y en una numerosísima concurrencia, se reunieron en la mañana del 15 en la estación de la Mejorada, a fin de presenciar el último paso del Ferrocarril de Mérida a Progreso, cuya locomotora debía llegar hasta las arenas del puerto, en donde se hermanaría la voz solemne del vapor con el murmullo constante de las aguas de nuestro golfo.

Ante la multitud compacta, que ardía en justo entusiasmo y que se había reunido a ser testigo ocular de aquel grande y significativo triunfo del progreso, pronunciaron elocuentes composiciones poéticas alusivas al acto, los señores Dr. Javier Santa María y D. Joaquín Castillo Peraza, los cuales supieron interpretar de una manera perfecta los sentimientos que dominaban en todos los corazones. Este acto tuvo lugar inmediatamente después de haberse procedido a la inauguración del teléfono y del telégrafo pertenecientes a la empresa. Fueron saludados por medio de estos alambres conductores de la palabra, las autoridades de Progreso. Entre las personas que asistieron a tan fausto acontecimiento, se encontraban la Comisión representante del Ejecutivo Nacional, el Gobernador del Estado, el Presidente de la Cámara Legislativa, el Presidente de la Diputación del Comercio, el Presidente del H. Ayuntamiento de la Capital y el señor Rendón Peniche, concesionario de la vía.

El pito de la "Guadalupe", las salvas de la artillería, los cohetes voladores, el himno nacional ejecutado por la banda de música, las alegres dianas tocadas por el cuerpo de cornetas y tambores del batallón primero, y los innumerables y expontáneos hurras de las gentes; todo este conjunto de manifestaciones imponentes y entusiastas, nos anunciaron la partida del tren que arrastraba quince carros, con el número de 1,500 personas, poco más o menos.

Rápida y magestuosa fué la marcha de la "Guadalupe". Ningún tropiezo, ningún accidente desgraciado turbó el regocijo general, y al atravesar el puente que se halla a la entrada del puerto, se repitieron las mismas escenas que a la salida, con la circunstancia de que esta vez fueron acompañadas de las demostraciones de los hijos de Progreso, que ansiosos espera-

ban el momento de saludar la llegada del tren.

Toda la población estaba engalanada, viéndose por todas partes los grandes cartelones que publicaban el nombre que desde aquel día llevaría la ciudad: "Progreso de Castro"; así ha sido bautizado nuestro primer puerto en el día más grande y más glorioso de la Patria, en honor del hombre que a fuerza de largos años de trabajo y de lucha, venciendo innumerables obstáculos y haciendo sacrificios sin cuento con una abnegación ejemplar y con una voluntad firme y decidida, pudo lograr la traslación de la Aduana al puerto de Progreso el 1º de julio de 1871.

La representación Municipal del Puerto ha hecho cumplida y rigurosa justicia al tomar el acuerdo que diera este nombre a la naciente ciudad, y sin temor debemos decir que no eran otros los deseos de los habitantes del Estado; que en su recto juicio, se llenarían de gran satisfacción al dar premio y honor a quien premio y honor merece.

En el lugar destinado para la ceremonia oficial, sencillo, pero elegantemente adornado, ocuparon la tribuna sucesivamente, los señores, Roberto Casellas Rivas, saludando al Municipio de Progreso en nombre del de Mérida, el señor Crescencio Tenorio Zavala, contestando al mismo; luego los Sres. José Salazar Aguilar en representación del Ayuntamiento de Motul, y por últmo los Sres. Cházaro, Admor. de la Aduana Marítima, el Lic. Antonio Cisneros, Jefe Político del Partido, y el Lic. Apolinar García y García, cuyas producciones sentimos de corazón no publicar por no contar con el espacio suficiente en nuestro periódico.

A las doce y cuarto del día tornó a hacer su entrada triunfal "La Guadalupe", y desde el paradero de la Mejorada por un movimiento unánime y expontáneo de los concurrentes, fué conducido el señor José Rendón Peniche, hasta su casa habitación, en medio de la multitud que lo vitoreaba al compás de una marcha que ejecutaba la banda militar, probando con esta ovación verdaderamente popular que los yucatecos reconocen en el fondo de su alma los beneficios que se hacen en pro de la sociedad en que viven ¡Gloria y honor al hombre que no contando sino con sus esfuerzos propios y sin elemento ninguno extraño, ha llevado a feliz término su activa empresa ¡¡Gloria y honor al Sr. Rendón Peniche!!

Las fiestas del 15 concluyeron por la noche con una retreta en la Plaza de la Indepencia, cuyo jardín no estuvo por desgracia iluminado con la elegancia de otras veces.

Discurso del Sr. Lic. D. Roberto Casellas Rivas

PRONUNCIADO CON MOTIVO DE LA INAUGURACION DEL FERROCARRIL A PROGRESO

(Tomado de "La Revista de Mérida".)

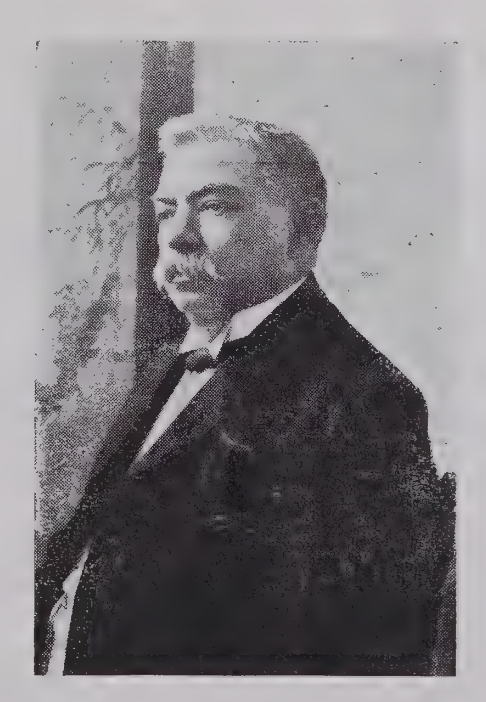
H. Ayuntamiento.

Con el indescriptible regocijo que estos momentos embarga a todos los corazones, con el supremo entusiasmo que natural y justamente nos enardece al recordar en este día un pasado de gloria, y contemplar un presente de sólida y verdadera prosperidad, cumplo la honrosa misión que me ha sido confiada de saludar en nombre del H. Ayuntamiento de esta capital a la por mil títulos ilustrada Municipalidad de Progreso.

Difícil, o mejor, imposible, me será contenerme en los estrechos límites de un lenguaje oficial; la meditación de significativas frases de cortesía, no puede tener lugar, cuando en el semblante de cada uno de los que forman el auditorio se contempla esa indefinible expresión que revela un interior agitado por infinitas impresiones de júbilo y que sólo encuentra expresión en el colorido del semblante, el fuego de los ojos y el ¡hurra! que dan fin al incesante clamoreo en que se desborda el torrente arrebatador de las alegrías populares.

Cruza, a impulsos del vapor, la humanidad de hoy día; el llano inmenso y la encrespada roca, el manso río y el inquieto océano a su paso veloz (no de su frente,) despréndese incesante la gota cristalina de sudor que fatigada le arrancara y que vanamente empapa el abrasador suelo.

La actividad se centuplica. El vigor no se pierde inútilmente, y la Naturaleza, no pudiendo resistir ya a su potente impulso, rompe la terrosa cubierta, y tierras de verdura brinda al afanoso labrador; deja pulverizar sus muros de granito y brinda inagotables vetas metalíferas al tenaz minero y hace cejar a sus monstruosos huracanes ante el antes endeble barquichuelo, movido ahora por la hélice potente que ahorra al marino rudas maniobras y ofrece a su contemplación, en sus horas de calma la blanca estela que va marcando su brillante paso.



LIC. D. ROBERTO CASELLAS RIVAS

Por eso al realizarse un adelanto como el que ahora celebramos, todos aplauden, todos deliran de

gozo, todos sienten circular en sus venas el fuego del entusiasmo, y todos, en fin, elevan al Ser Supremo, himnos de alabanza, manifestaciones de gratitud. El rico propietario entrevé nuevas industrias, el infeliz jornalero se ve librado de la pesada carga que antes le encorvara, y todos, todos saludan al progreso que los emancipa del yugo material.

El anciano casi no da crédito a lo que mira; cierra al fin tranquilo, los cansados ojos, y se hunde en los abismos de la muerte, tranquilo por la suerte de sus hijos; hasta el niño en su inocencia bate palmas, prorrumpe en alegres gritos, y se deja dominar por su infantil alborozo, pues presiente en sus ensueños que su existencia comienza deslizándose veloz por los húmedos rieles, y acaban por cruzar en vertiginosa carrera, los inmensos espacios, en los vehículos aéreos, en los globos aerostáticos de Montgolfier.

Mérida, como el corazón en el cuerpo humano, concentra en su seno la savia que nutre y fecunda nal las unía por su comunidad de intereses, ahora un férreo lazo viene a realizar el vínculo moral que siempre ha existido entre ellas, Mérida acumula en sus almacenes las riquezas del Estado; piensa en darles salida, y Progreso le abre las puertas, y fabrica con talento y con vigor los barcos en que se lanza su valiente pueblo al capricho de las olas.

Mérida, como el corazón en el cuerpo humano, concentra en su seno la savia y que nutre y fecunda a nuestro extenso Estado, y Mérida ha dado vida a Progreso; contribuyó a su engrandecimiento. Cuando Mérida a veces se ha sentido hasta cierto punto abatida ante el cuadro triste de su numeroso pueblo que reclama establecimientos de beneficencia para darle lenitivo a los males de la clase menesterosa, Progreso es el primero en dar su óbolo, subvencionando al único hospital que poseemos.

No es tan solo la proximidad la que nos une; no es tan solo la comunidad de intereses, es también la misma alma que auna a ambos pueblos, el mismo ideal que ambos han concebido; es también la misma inteligencia la que fertiliza nuestros pedregosos terrenos y la que edifica sobre el arenal con artificiales cimientos, es en fin, el mismo corazón el que en Mérida trabaja y lucha con abnegación y patriotismo por la gloria nacional, el que se alberga en el pecho musculoso de los francos y heroicos marinos de Progreso que han realizado con arrojo no pocos episodios, guiados solamente por un sentimiento humanitario, mereciendo así el respeto y la admiración de las naciones extranjeras.

La acción del ciudadano Rubio, salvando a unos tristes náufragos debidamente ayudó al éxito alcanzado en el salvamento de la "Acacia", juzgado imposible por la Capitanía del Puerto de Progreso, constituye también una gloria que nos enaltece.

Por eso, C.C. Munícipes, trabajemos siempre por mantener la unión que hasta ahora felizmente no se ha interrumpido entre nosotros; pongámonos de acuerdo para elevarnos, analicemos lo que produce el verdadero engrandecimiento para conseguir su realización.

Celebremos hoy una mejora material, reflexionemos sobre ella; a todos constan las innumerables dificultades con que se ha luchado en la construcción del ferrocarril, a causa de inexperiencia; un largo período de tiempo ha transcurrido desde el día en que celebramos su iniciación; pero en este largo período, mucho hemos conseguido, mucho hemos adelantado, nuevas líneas se construyen y construirán con más rapidez, aprovechado la trabajosa experiencia que ha proporcionado esta obra.

La hemos llevado a cabo sin elementos extraños, probando así que nuestro adelanto material va en armonía con el intelectual; pues bien, muy fuerte es el impulso recibido ya en el camino de las mejoras materiales, pues ¡ay!, es nulo en el de las intelectuales y morales. Todos estos adelantos requieren una dirección inteligente. ¿Qué será de nuestras líneas ferrocarrileras si no les proporcionáramos trabajadores inteligentes para su servicio? ¡Ah! al fin recurrimos al extraño auxilio, al fín, rompiendo nuestras tradiciones de independencia nos someteremos humildemente al monopolio extranjero. ¡Ah, no! no; trabajemos con ardor fomentando las escuelas, fuentes únicas del verdadero progreso, procuremos impartir en ellas una enseñanza más sólida y vasta, reformando los métodos de rutina, desechando de su seno las preocupaciones sociales y religiosas, formando caracteres enérgicos y solo dependientes de una preocupación tan sólo que raye en fanatismo si se quiere: el engrandecimiento y autonomía de nuestra querida patria.

No debemos rechazar el auxilio extranjero, es verdad, no debemos por un exagerado localismo retardar nuestro adelanto por no querer confiarlo más que a nuestros aún débiles esfuerzos; no; aceptemos al que viene a trabajar con nosotros, al que viene con su inteligencia y riquezas a prestarnos su valioso concurso, al que viene dispuesto a buscar nueva patria, al que se halla dispuesto a sentir lo que sentimos, a amar como amamos a nuestro suelo, al que viene dispuesto a mezclar su sangre con nuestra sangre cuando se trata de salvar a nuestro suelo, bien venidos, sean sí, bien venidos a gozar con nuestras dichas y a llorar con nuestros infortunios, mas rechacemos toda intervención política o comercial que pretenda nulificarnos. Opongamos nuestros pechos a la conquista, por medio de las ballonetas y ametralladoras, y nuestro adelanto intelectual y moral a la que de una manera embozada se intente realizar por medio de rieles y locomotoras. Qué fin tiene una mejora material porque el hombre se siente naturalmente impulsado a realizarla si no para conseguir el mayor bienestar, librándose de las penosas tareas que hasta ahora han extenuado su cuerpo impidiéndole el desarrollo del espíritu? Por eso, conforme vayamos consiguiendo un bienestar, debemos emprender la más noble y soportable tarea del estudio, a fin de asegurar nuestra suerte independiente, próspera y feliz. Mas esto no basta, ilustres munícipes, no es tan solo la inteligencia la que debemos cultivar, merece también nuestra especial atención llegar hasta el corazón de los hijos del pueblo.

La inteligencia hace brillar a la Inglaterra en su inmortal Newton, y otros; el corazón la hace grandiosa y noble, concediendo dichas y libertadas a un pueblo, bajo el Gobierno de la revolución de Cronwel. Del mismo modo la Francia ofusca al mundo con la luz que desprenden los genios Pascal, Laplace, Lavoisier y otros y bajamos a la Europa con la consagración de la emancipación del pueblo, llevado a cabo por un sinnúmero de corazones republicanos.

Morse, Fulton, Edison y Benjamín Franklin asombran al mundo entero e impulsan a todos los ramos del saber humano, pero entre ellos en la hosto-

ria de su próspera nación, desciende un hombre todo corazón, Washington, que sirve ahora y servirá siempre de modelo a la educación republicana de los Estados Unidos.

Entre nosotros que pertenecemos a una raza nueva, a la Mexicana nueva aún, pues corre por nuestras venas la sangre de Moctezuma y la sangre de Hernán Cortés, ante nosotros también, algunos genios han ido descorriendo los velos del porvenir; pero poco hubiéramos adelantado si la esclavitud de nuestra raza no hubiera terminado en la gran lucha heroica que se inició desde el día en que el corazón estalló, prorrumpiendo en los labios del Cura Hidalgo en el magestuoso y heróico grito de Dolores; tampoco hubiéramos alcanzado tantos adelantos si Juárez y Ocampo, hombres de inteligencia y corazón, no hubiesen hecho cesar la esclavitud de las conciencias, el imperio de las preocupaciones, arrostrando con valor el destierro y el martirio, y dejándonos, al morir, el origen de nuestra naciente prosperidad.

Eduquemos el corazón del pueblo, y heroicos hechos asegurarán las conquistas de nuestra inteligencia; moralicémosle con la inteligencia, y más aún con el ejemplo; perfeccionemos, señores munícipes, las instituciones encomendadas a los Ayuntamientos, como las de la higiene, policía y salubridad, y entonces nuestro pueblo, inteligente y bueno, librado algún tanto de nuestro mortífero clima, se entregará a la grandiosa obra de nuestra regeneración y engrandecimiento, sin temor de que entre las sombras de la noche, se vea precisado, sin auxilios oportunos, a entregar al primer asesino o al ambicioso, lo que la fatiga le hizo alcanzar haciendo producir hasta a la piedra estéril, y luchando con perseverancia contra las olas.

De ese modo, Mérida y Progreso a la cabeza de la civilización yucateca, marcharán con paso rápido ofreciendo un modelo a las demás entidades Federativas.

El Ferrocarril en Izamal

LAS FIESTAS DE INAUGURACION

(Tomado de "La Revista de Mérida"

Como oportuamente anunció La Revista, el domingo en la mañana se verificó la solemne inauguración del último tramo, hasta Izamal, del Ferrocarril de Mérida a esa ciudad, y las fiestas que con este motivo tuvieron verificativo, fueron verdaderamente muy animadas y concurridas.

No podemos, como era nuestra intención y buenos deseos, dar una detallada y extensa crónica del viaje y las celebraciones, pues la premura con que escribimos estas líneas nos priva de hacerlo así.

A las seis de la mañana, de manos del Ilustrísimo Sr. Obispo, que desde un día antes había marchado a Izamal, fué la bendición de la vía férrea, acto religioso que apadrinaron los componentes de la Archicofradía local del Santísimo Sacramento. Poco después, y en la parroquia del Santuario de la Virgen de Izamal, díjose misa solemne, con asistencia del mismo Ilustre Prelado, que predicó un brillante sermón alusivo, arrebatando con su poderosa elocuencia al concurso numeroso que le escuchaba con religioso recogimiento. Inmediatamente se cantó el Himno ambrosiano **"Te Deum laudamus"**, estando expuesto el Smo. Sacramento.

Las campanas todas con sus lenguas de metal, y los cohetes voladores manifestaron también su alborozo. La noche anterior, según nos cuenta un amigo, el comercio y el pueblo de Izamal, encabezados por dos buenas bandas de música, recorrieron las principales calles de la ciudad, lanzando vítores y exclamaciones de alegría. Mientras con estas fiestas Izamal demostraba que sabía apreciar la mejora que veía realizada, Mérida tampoco permanecía indiferente, y multitud de personas, así de las respetables y distinguidas como de nuestros honrados obreros, se habían reunido en la Estación de Mérida. Veinte y dos coches puso la Empresa a disposición del público, los cuales se llenaron materialmente. Las músicas del 22 Batallón y la Militar del Estado regalaron nuestro oido con sus acordes. Dos elegantes coches de primera clase estaban destinados para la comitiva. El Sr. Coronel Traconis, que no pudo asistir por su salud quebrantada, fué re-



LA ESTACION DE IZAMAL

presentado por su hermano don Demetrio, Diputado al Congreso del Estado.

Eran la siete y cuarenta minutos cuando se dió el toque de salida. En todas las estaciones del camino, adornadas con palmas y banderolas, apiñada muchedumbre esperaba ansiosa la llegada del tren. En Tixkokob se unió a la comitiva, la Autoridad Municipal, así como varios caballeros de la población y de Motul.

A las diez y media llegamos a la histórica ciudad de los cerros. Muchas personas se adelantaron a recibirnos; en la estación de esa ciudad, se agolpaba la muchedumbre, y dos discursos fueron pronunciados respectivamente, por una señorita y un joven, siendo ambos muy aplaudidos.

De allí pasamos al bonito teatro "Justo Sierra", sencilla, pero elegantemente adornado. Lo más distinguido de la sociedad izamaleña se había citado allí; bellísimas señoritas con lujosos atavíos ocupaban los palcos.

Conforme al programa,el discurso inaugural estuvo encomendado al Dr. don Pastor Rejón Ramírez, quien leyó un hermoso discurso. Después la señora Wardilla de Gaumer, ejecutó con aplauso al piano, la difícil obertura de Waber "Peter Schnoll".

Tocó su turno a la inteligente profesora señorita Otilia López y dió lectura a una alocución que le valió la aprobación y el aplauso de todos. También don Arturo Navarrete G., leyó una entusiasta composición poética, cuya lectura fué interrumpida más de una vez por los aplausos de la concurrencia. Un joven izamaleño, don Roberto Reyes, leyó una buena poesía que también fué aplaudida. Siguiéronse en la tribuna otras apreciables personas cuyos nombres sentimos no conservar en la memoria. En general diremos, que todos los oradores estuvieron felices, y la matinée brillante.

Pasamos luego a tomar el ambigú con que los padrinos obsequiaron a los asistentes, y el cual fué servido en el amplio corredor del Palacio Municipal. Entretanto, el tradicional baile de vaqueras hacía el encanto de los hombres del pueblo.

En la noche, y en la lujosa habitación del Sr. Dr. don Manuel Bolio, tuvo verificativo el baile que el comercio dedicó al bello sexo.

Lo más florido de la sociedad izamaleña se veía en aquel baile; bellas y elegantes damas, jóvenes y caballeros, vestidos con esmero. Bailóse hasta las altas horas de la noche, retirándose los concurrentes llevando cada cual gratísimos recuerdos de la fiesta.

Nos aseguran que anoche debió celebrarse otro baile en la Estación del Ferrocarril, y dado por la Empresa.

Nos complacemos en felicitar de todas veras a los habitantes de la histórica ciudad por la realización de mejora tan importante y de tanta significación para su porvenir, y a la Empresa constructora que ve cumplidos sus deseos y aspiraciones. — Un asistente.

Ferrocarril de Mérida a Progreso (Vía Ancha)

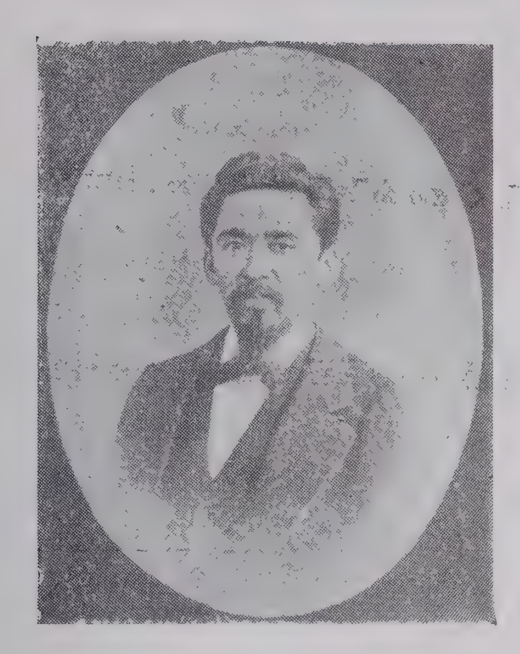
RESULTADO DE LA EXPLOTACION.

Años	Pasajeros	Productos de Pasaje	Carga Toneladas	Kilo	Productos Diversos	Total Productos
1881	56085	28639.50			53236.00	81875.50
1882	84016	37642.38	41934	297	75242.88	112885.26
1883	83231	36239.83	59859	715	108248.80	144488.63
1884	87159	37940.54	95962	902	139299.59	177240.13
1885	64173	29078.41	79611	737	120389.13	149467.54
1886	77139	33353.16	58239	254	78168.66	111521.82
1887	85044	22844.42	46055	714	52995.78	75840.10
1888	109997	29812.76	30872	512	64291.88	94104 64
1889	158534	56763.81	44619	200	97017.37	153781.18
1890	162701	55566.97	58949	818	89139.81	144706.78
1891	129989	46155.85	34486	000	67460.18	113616.03
1892	108119	36538.45	28856	499	83593.75	120132.20
1893	91291	39276.08	34406	476	96230.47	135506.55
1894	79653	33387.18	38659	401	68513.05	101900.23

TOTAL—$ 1715066.10

EL FERROCARRIL DE MERIDA A PETO

SUS PRIMEROS CONCESIONARIOS



LIC. DON MANUEL ROMERO ANCONA

El contrato de concesión de esta línea fué celebrado en la ciudad de México, el 27 de marzo de 1878 entre el Sr. Gral. Vicente Riva Palacio, (entonces Secretario de Fomento) que representaba al Ejecutivo de la Unión, y los señores Ing. Vicente Méndez Echazarreta y el Sr. Lic. Agustín del Río, como representantes debidamente autorizados por el Gobierno del Estado de Yucatán. Era Presidente de la República el Sr. Gral. Don Porfirio Díaz y Gobernador de este Estado, el Sr. Lic. Dn. Manuel Romero Ancona. La duración del citado contrato asciende a 99 años y pasados los cuales, la Empresa del Ferrocarril, con todas sus dependencias, pasará a poder de la Nación.

El Gobierno Local después de haber construido los primeros cuatro kilómetros de vía y viéndose en la imposibilidad material de continuar tan magna obra, pidió autorización a la Legislatura del Estado para traspasar esta concesión a quien más seguridades y garantías ofreciera, autorización que le fué otorgada con fecha 31 de julio de 1879, habiéndose presentado como únicos interesados en la Empresa el Sr. Lic. Dn. Rodulfo G. Cantón y el Sr. Ing. Dn. Olegario G. Cantón, con quienes celebró el Ejecutivo del Estado con fecha 10 de diciembre de 1879 el contrato respectivo para la construcción y explotación del ferrocarril de Mérida a Peto, pasando por las ciudades de Ticul y Tekax, y no sin antes haberles hecho a los nuevos Empresarios, como veremos más adelante, algunas concesiones y franquicias. Este contrato de traspaso fué aprobado con ligeras modificaciones por el Congreso Local, con fecha 9 de enero de 1880, siendo Diputado Presidente el Lic. Dn. Tamelio Río y Secretarios los señores Pastor Esquivel y Máximo Ancona y Gobernador del Estado el Lic. Dn. Manuel Romero Ancona y Secretario General el Lic. Juan Antonio Esquivel.

DECRETO No. 3.

"Artículo único. Se aprueba y ratifica en todas sus partes, el contrato celebrado entre el Ejecutivo de Yucatán y los CC. Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, para el traspaso a los segundos de la concesión otorgada por el Gobierno Federal en 27 de marzo de 1878, para la construcción y explotación de un ferrocarril que partiendo de esta capital, termine en la villa de Peto, pasando por las ciudades de Ticul y Tekax, con las modificaciones siguientes:

1ª Se suprime el Art. 11 de dicho contrato.

2ª Se condona a los ciudadanos Cantón los veinte mil ochocientos pesos que adeuda a la federación por subvención devengada a que se refiere el art. tercero, siempre que dentro de dos años, contados desde la fecha de la publicación de este decreto, hubiere llegado la vía ferrea hasta la villa de Acanceh, bastando que estén concluídos los trabajos para poderse explotar.

3ª Los ciudadanos Cantón quedarán obligados a dar una fianza a satisfacción del Ejecutivo del Estado, asegurando el reintegro de los veinte mil ochocientos pesos a que se refiere el art. tercero del contrato y en los términos en él estipulados para el caso de que percibida por ellos la referida cantidad del Erario federal, no hubiesen concluído cuando menos cuatro kilómetros de la vía férrea, en el término de dos años.

4ª Los plazos a que se refieren los artículos anteriores se extienden en los mismos términos estipulados en la concesión del Gobierno federal, salvando fuerza mayor, la cual comprobará en los términos establecidos en el referido decreto de concesión, no tomándose en ningún caso como fuerza mayor, la falta de pago de la subvención de alguno o de algunos kilómetros, para los efectos de la fracción segunda de este decreto.

Dado en el Salón de la Legislatura de Yucatán, en Mérida, a 9 de enero de 1880.—Tamelio Río, Diputado Presidente. Pastor Esquivel, Diputado Secretario.—Máximo Ancona, Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique y circule para su puntual cumplimiento. En Mérida, a 9 de enero de 1880.—M. Romero Ancona.— J. Antonio Esquivel, Secretario General."



DON RODULFO G. CANTON INSPECCIONANDO LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCION.

SR. LIC. DON RODULFO G. CANTON



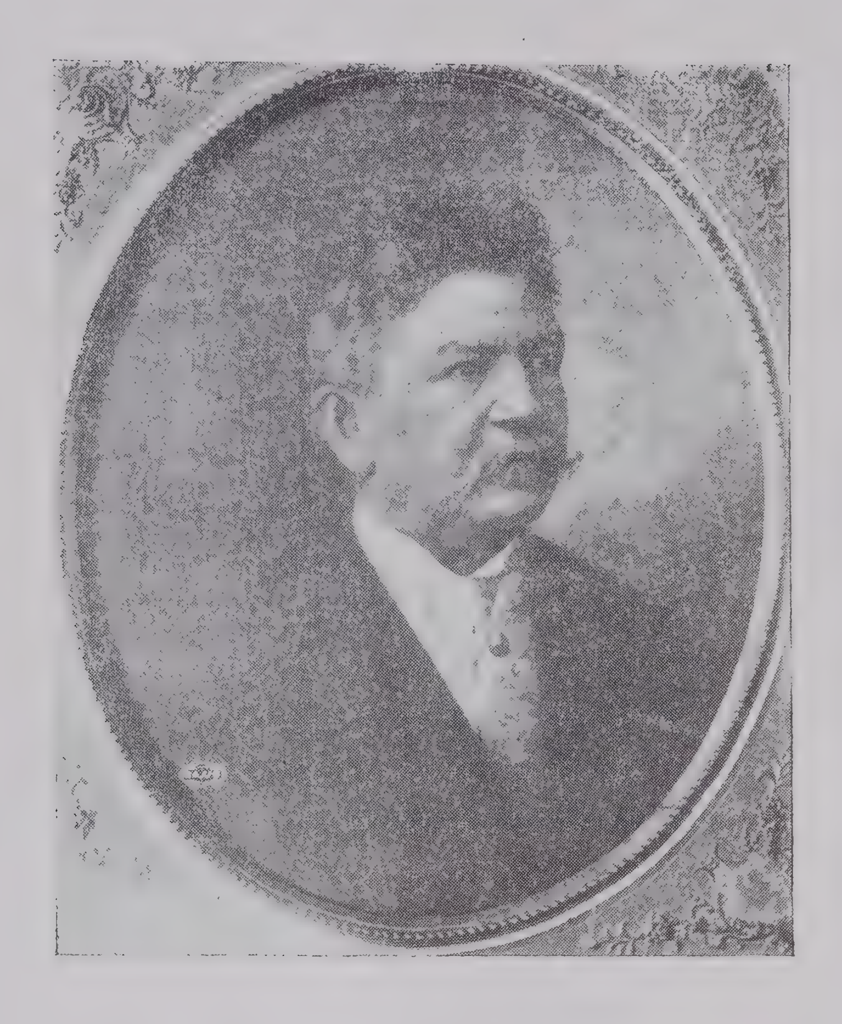
Hijo legítimo de los honorables esposos Dr. don Gregorio G. Cantón y Cervera y de doña Candelaria de la Cámara y Canto. Nació en esta ciudad de Mérida el 25 de diciembre de 1833 y desde muy joven sintió un gran amor al estudio y por eso se distinguió entre sus condiscípulos, quienes nunca dejaron de admirarle su inteligencia y su aplicación.

Concluída la preparatoria, comenzó sus estudios profesionales de abogado, cuyo honroso título le fué expedido en Veracruz el 25 de junio de 1859, por el Gobernador de ese Estado, don Manuel Gutiérrez Zamora, y más tarde vino a Yucatán y dedicóse con bastante éxito al ejercicio de su noble profesión. Estableció también en esta ciudad y en sociedad con su hermano Eraclio, una Librería denominada "Librería Meridana de Cantón", con una imprenta anexa a ella, donde se imprimió el Calendario de la misma; fué ésta de las más importantes de este comercio y cuya sociedad tuvo que liquidar cuando obtuvo la concesión para construir el ferrocarril de Mérida a Peto, en compañía de su hermano el Ing. don Olegario G. Cantón. Su voluntad inquebrantable, su gran carácter, su inteligencia y su espíritu laborioso, fueron parte a que pudiera llevar a cabo esa Empresa que tantos beneficios reportara a nuestro querido Estado.

Su cultura y sus constantes viajes al extranjero, hicieron que su trato fuese siempre ameno y correcto. Muy amante de su hogar, fué siempre esposo modelo y padre cariñoso; y celoso de sus deberes, supo educar a sus hijos en la escuela del deber y del trabajo.

Falleció en París el 29 de julio de 1909 y sus restos reposan en el Cementerio de "Le Pére Lachaise"

SR. ING. DON OLEGARIO G. CANTON



Hijo legítimo de los honorables esposos doctor D. Gregorio G. Cantón y de doña Candelaria de la Cámara y Canto. Nació en esta ciudad el 10 de agosto de 1838, y cursó sus estudios de Ing. con notable aprovechamiento en la ciudad de México, donde le fué expedido el título respectivo. Por su trato afable y cariñoso y por sus sentimientos siempre generosos, se hizo querer y respetar de todas las clases sociales y aunque fué ingeniero notable, jamás hacía alarde de sus profundos conocimientos, debido a su ingénita modestia.

Dedicóse con verdadero entusiasmo y con una perseverancia dignos de toda alabanza, a dirigir los trabajos de construcción del ferrocarril de Mérida a Peto, trabajos que llevó hasta Tekax, contribuyendo así, con su inteligencia, su reconocida honradez y eficacia a la realización de tan patriótica labor, en la que tuvo él participación tan importante.

Fué el autor del proyecto del Palacio de Gobierno, una parte del cual fué construído y cuyos planos se encontraban en el Museo Yucateco.

Don Olegario se hizo querer de cuantos tuvieron el gusto de tratarlo, no solo por sus cualidades intelectuales, sino por sus actos frecuentes de generosidad y de altruismo y fué por eso que su muerte, que tuvo lugar en esta ciudad, el 20 de octubre de 1904, fué muy sentida de toda la sociedad yucateca, porque ésta perdía con la muerte de tan cumplido caballero, un miembro útil que se hizo estimar por sus relevantes prendas morales.



La Colocación del Primer Riel

El primer riel de este ferrocarril fué clavado en esta ciudad de Mérida, en un terreno frente a los "Portales de la Pescadería", la mañana del 21 de marzo de 1879, para conmemorar el aniversario del natalicio del Lic. Benito Juárez, Benemérito de las Américas. Era Gobernador del Estado el Sr. Lic. Dn. Manuel Romero Ancona y fueron padrinos de la ceremonia los Sres. Manuel Dondé Cámara, José María Ponce, Marcos Duarte, Lic. Liborio Irigoyen y Lic. Miguel Castellanos Sánchez.



LOS TRABAJOS CERCA DE TICUL

El último riel fué clavado en Peto el día de la fiesta inaugural (15 de septiembre de 1900) hasta dicha villa, habiendo sido invitados para tan selecto acto, entre otros, los padrinos supervivientes los señores José M. Ponce y Miguel Castellanos Sánchez, quien residiendo en la capital de la República, se hizo representar en esta ceremonia por el Sr. Dn. Martín Peraza Pacheco. Gobernaba el Estado en ese año el Sr. Gral. Dn. Francisco Cantón.

EXTENSION DE ESTA LINEA

El Ferrocarril de Mérida a Peto tiene una extensión de 153 kilómetros y pasa por los puntos siguientes: San Diego Azcorra, San Antonio Kaua, Kanasín, San Manuel, Teuitz, Tepich, Petectunich, Acanceh, Xcanchakán, Hunabchén, Ticul, San Enrique, Oxkutzkab, Akil, Tekax, Santa María, Tinún, San Antonio Tzucacab, y Peto. Y el ramal de Sotuta hasta Acanceh, con una extensión de 57 kilómetros.

El Ing. Dn. Olegario G. Cantón, trabajó como Director Constructor de la obra, desde el décimo kilómetro hasta Akil, pues los anteriores los habían dirigido los Ings. Antonio Espinosa y Teniente Coronel Abelardo Avalos. Continuó la obra hasta Tekax, y de Tekax a Peto el Ig. Dn. Miguel Medina Ayora y el Ing. Negrete desde Acanceh a Sotuta.

Cuando los señores Dn Olegario y Dn. Rodulfo G. Cantón, acometieron tan importante empresa, hiciéronlo impulsados, como buenos yucatecos, por su acendrado patriotismo y cariño a su Estado natal y tanto más meritoria ha sido la obra, cuanto que carecían de capital para llevarlo a cabo, pues de los dos empresarios, solo don Rodulfo G. Cantón contaba con **cuarenta mil pesos** para comenzar los trabajos y para reunir aquellos tuvo que vender la coopropiedad de la hacienda "Opichén" y ceder a su hermano Eraclio la parte que le correspondía de la Librería que con éste tenía en sociedad y así con fe inquebrantable y con ese gigantesco espíritu de empresa, que tanto distinguieron a esos hombres del pasado, comenzaron los nuevos empresarios su labor, y para poder llevar el ferrocarril hasta Acanceh, solicitaron del entonces opulento capitalista lagunero Dn. Victoriano Nievez, un préstamo de cuarenta mil pesos y venciendo dificultades sin cuento y sin que ni un solo momento decayera su ánimo, coronaron sus trabajos, hasta la villa de Peto, como hemos dicho antes, el 15 de septiembre de 1900, aunque debemos advertir que el Sr. Ing. Dn. Olegario G. Cantón, separóse de la sociedad, cuando los trabajos del ferrocarril llegaban a Akil.

No cumpliríamos con nuestro deber de escritores imparciales, si dejáramos de consignar en este libro el hecho de que el Sr. Lic. Dn. Manuel Romero Ancona, entonces Gobernador del Estado, se revelara decidido y entusiasta partidario de la realización de esta obra, que tantos benefcios ha reportado a las poblaciones del Sur de Yucatán, y fué por eso que en todo aquello que estuvo a su alcance, concedió franquicias y dió facilidades, pues no se escapaban a su perspicacia las dificultades tan grandes que había que vencer y las inmensas ventajas que el ferrocarril a Peto traería al Estado.

También el Sr. Dn. Felipe Ibarra Ortoll, de grata memoria para los yucatecos, progresista e incansable luchador de aquellos tiempos, contribuyó con su grano de arena, importando, para esta Empresa, los primeros rieles y el primer material rodante.

Como capataz de trabajadores y contratista estuvo durante largos años el Sr. Rosendo Castillo, y como constructor, Cenobio Lavadores.

La primera locomotora que trajo esta Empresa se llamó "Acanceh".

Don Rodulfo G. Cantón fué Director General del Ferrocarril de Mérida a Peto, y como superitenden-



UN TRAMO DE LA VIA DE PETO

tes prestaron sus servicios los Sres. Delfín G. Cantón y Dn. Armando G. Cantón, sucesivamente.

La Empresa del Ferrocarril de Mérida a Peto fué traspasada a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., como se verá más adelante, el 16 de enero de 1909, en la suma de **dos millones cien mil pesos,** según escritura autorizada por el Sr. Lic. y Notario Dn. Tomás Aznar Rivas, en esa fecha y suscrita por don Rodulfo G. Cantón, como liquidador único de la Empresa; por Dn. José Trinidad Molina y Dn. Aurelio Portuondo, Presidente y vocal tercero, respectivamente, del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A. y por el Sr. Lic. Dn. Emilio García Fajardo que representaba a los tenedores de bonos hipotecarios de la Empresa vendida.

Así mismo sirvieron en esta negociación, Dn. Tirso Pérez Ponce como jefe de la Estación de Mérida; Dn. Rafael Acosta y Dn. Felipe Encalada como capataz de retranqueros; como jefe de Máquinas y Talleres, Dn. José Díaz y como primer maquinista, Dn. Alonso Domínguez y como ayudantes Juan Buenfil y Feliciano Carrillo etc.

INAUGURACION DEL TREN A ACANCEH

LAS FIESTAS

("Revista de Mérida" de fecha 16 de septiembre de 1881).

"La aurora del 16 fué saludada por las salvas de artillería y los acordes de la banda militar que recorrió varias calles de la población.

A las siete y media de la mañana, la comitiva oficial se trasladó de la casa de Gobierno a los bajos del Palacio Municipal en donde tuvo la palabra el eminente orador, el antiguo maestro Dr. Dn. Fabián Carrillo Suaste.

Al mismo tiempo mientras se verificaba con su carácter civil, también la iglesia que celebraba la Independencia, entonaba en su augusto seno el Te-Deum con su ferviente voz de gratitud y reconocimiento al Todopoderoso.

Se trasladó después la concurrencia a la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto en cuyo punto dijo un bonito discurso el Sr. Sales Cepeda.

Como el día anterior, con el mismo entusiasmo, con igual concurrencia, con el mismo aparato, banda de música, cohetes, salvas de artillería y dianas, el silbato de la locomotora "Acanceh" señalaban la partida del tren para la villa de este nombre, cuyo trayecto debía inaugurarse y que era motivo de la fiesta a la llegada de la comitiva a la simpática villa de Acanceh, las autoridades de ese lugar y toda la población en masa esperaban en la estación "Mejorada", después de llenar todas las formalidades oficiales, se agruparon en derredor de la tribuna, la cual fué ocupada por el señor Eudaldo A. Pérez en representación del Municipio de Mérida; José M. Roch en representación de la sociedad "Fraternidad y Progreso" de Acanceh; el Sr. Jaime Tío, como representante del Ayuntamiento de Ticul; y el Sr Prudencio Rosas, como representante del Ayuntamiento de la propia Villa.

Debemos hacer especial mención de un banquete de 100 cubiertos con que la Empresa del Ferrocarril obsequió a los invitados. La animación, el contento y la alegría venían en alto grado. Dijeron muy buenos brindis, entre otros, los Sres. Juan Miguel Castro, Joaquín Hubbe y Olegario G. Cantón que habló en nombre de la Empresa y otros más.

Por la noche tuvo lugar un baile muy animado en el que reinó la mayor cordialidad y alegría; durante él, ocuparon la tribuna los Sres. Fajardo, Casellas y Cisneros, repitiendo éste a invitación de sus amigos la lectura de la composición que había leído en Progreso, improvisando el segundo otra, en verso, que ahora damos a conocer a nuestros suscritores.

El tren regresó a ésta, a las once y media de la noche, pero las fiestas continuaron en Acanceh hasta el día de hoy por la noche en que se dará el último baile."

IMPROVISACION DEL LIC. D. ROBERTO CASELLAS RIVAS

Ayer al terminar una batalla
Progreso vencedor nos sonreía.
Aquí también, en Acanceh, hoy día
de regocijo, el corazón estalla.

——oXo——

El obrero tenaz no encuentra nada,
su potente vigor es inaccesible;
Creyóse un tiempo, ¡Sacrilegio horrible!
que era el trabajo maldición del cielo,
cuando es el redentor en nuestro suelo,
cuando es la negación de lo imposible!

——oXo——

No ceja ni en la cumbre majestuosa
que amenaza lanzarlo en el vacío:
tiende sus puentes sobre el ancho río.
Si encuentra peñas, al granito acosa.
Y forma un túnel, pasajera fosa
que en vez de muerte en el abismo hundida,
la infunde alientos y le dá más vida.
Prosigue con tesón: no hay quien lo enfrene.
¡Si el aliento de Dios es el que truene!
¡Si es Dios quien le ha ordenado la partida!

——oXo——

Salve el trabajo que con fe y constancia
se encamina gigante al infinito!
Al aire resuena como al granito,
sus globos lanzará con arrogancia,
y entonces suspensos en la distancia,
el espacio sin fin recorreremos
De atracción el grillete romperemos
que a nuestra tierra nos mantuvo unidos
y radiantes volando extremecidos
los frutos del trabajo elevaremos.

Ayer inauguramos una vía
que al pueblo universal nos relaciona,
hoy ésta a los hermanos eslabona
y a la cultura del desierto guía.
Por fin de redención llegó ya el día,
la santa reconquista es el objeto
que ahora nos llama hasta la heroica Peto.
¡Marchemos con valor hasta la frontera!
guerrero labrador con ansia espera,
trabaja y sufre por su vida inquieto.

Entonces por la falda de la sierra
correrá la veloz locomotora...
y al fin la cruzará: llegó la hora
de poner fin a la salvaje guerra;
el indio inútilmente, en el exceso
de crueldad, ignorancia y retroceso,
en su guarida nos espera bravo,
rechazará los hierros del esclavo,
más nunca las caricias del Progreso!

Invitación para las Fiestas de Inauguración del F. C. a Peto

"La Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, tiene el honor de invitar a Ud. para que se sirva concurrir a la inauguración oficial de la vía ferrea hasta la villa de Peto. Que se verificará el día 15 del actual, septiembre, con el fin de honrar el glorioso aniversario de la Patria, y de rendir un homenaje de respeto y gratitud al Sr. Presidente de la República, Gral. don Porfirio Díaz, en el aniversario de su natalicio, quien se ha dignado apadrinar esta fiesta de la paz y del trabajo, por medio de su representante, el Sr. Gobernador Constitucional del Estado. Gral. Dn. Francisco Cantón, el primer riel de este ferrocarril fué clavado en esta capital el día 21 de marzo de 1879, para hon rar el aniversario del Natalicio del Benemérito Sr. Lic. Dn. Benito Juárez, siendo Gobernador del Estado, el Sr. Lic. Dn. Manuel Romero Ancona, quien designó para apadrinar el acto tan solemne a los señores don Manuel Dondé Cámara, don José María Ponce, don Marcos Duarte, Lic. Liborio Irigoyen y Lic. Miguel Castellanos Sánchez. La Compañía se ha honrado invitando a los padrinos supervivientes de aquella fiesta, para que concurran a la inauguración, con el objeto de clavar el último riel.

El tren inaugural partirá de la estación de esta capital, a las seis de la mañana del referido día 15, a cuyo efecto la Compañía ruega a Ud. se sirva aceptar el incluso boleto de pasaje que le servirá para dicho tren.

Mérida, septiembre 8 de 1900

EL DIRECTOR GENERAL,
RODULFO G. CANTON.

SALIDA DEL TREN INAUGURAL

LAS FIESTAS DE LA PAZ Y DEL TRABAJO

("Revista de Mérida" el 16 de septiembre de 1900.)

"Ayer, a las seis de la mañana, partió de esta ciudad, para la heróica villa de Peto, el tren extraordinario en que iba el Sr. Gobernador del Estado a presidir, en representación del Sr. Presidente de la República, la inauguración del Ferrocarril de Mérida a aquella villa, terminado ya, y para apadrinar el acto de clavar el primer riel de los ferrocarriles Sud-Orientales.

Estas fiestas son, sin duda, de altísima significación para el engrandecimiento y prosperidad de nuestro Estado. El ferrocarril que ha llegado ya a su estación terminal, influirá de manera poderosa para el adelanto de Peto y demás pueblos del Sur, casi abandonados desde que la tea del rebelde maya convirtió en pavesas aquellas poblaciones en que de hoy más resonará constante el himno del trabajo que entonen los que laboran en pro del progreso de la patria, sin que los inquiete el grito del salvaje que antes de la era de paz porque atravesamos, resonaba con tanta frecuencia en aquellas apartadas regiones.

Es también de gran significación el acto de clavar el primer riel de los ferrocarriles Sud-Orientales. Estos, extendiéndose en hermosa red por los campos en que antes y aún hoy plantan su tienda nuestros hermanos descarriados, llevarán a esos lugares el aliento poderoso del progreso que hará renacer a la vida del trabajo los pueblos abandonados y los puntos en que hoy se hayan diseminadas las miserables chozas de los enemigos de la civilización y de la paz.

Terminada la guerra de pacificación que hoy se lleva a cabo con tacto y discreción, pues no se trata de una guerra de exterminio, muy pronto el pito de la locomotora, heraldo del progreso, sustituirá a la ruda gritería del salvaje, y el bienestar aumentará con



LA LLEGADA DEL PRIMER TREN A PETO PARA LOS PREPARATIVOS DE LA INAURACION.

las riquezas de la península, pues los terrenos del Sur y del Oriente, hoy en poder del maya, son sin duda los más fértiles, de todos los del Estado.

Nosotros, enviamos un repórter a las fiestas que para celebrar aquellos dos actos se organizaron, y de él recibimos los siguientes datos:

"A las seis de la mañana estaba dispuesto en la estación el tren oficial para Peto y el local adornado con palmas y pabellones.

El Sr. Gobernador había llegado minutos antes acompañado de varios funcionarios públicos, recibiéndolo en el andén el Sr. Director General de la Empresa, Lic. D. Rodulfo G. Cantón.

La banda de cornetas y tambores, después del toque de atención que anunciaba la llegada del representante del Primer Magistrado de la Nación, lo saludó con los honores de ordenanza, y los músicos de la Banda del Estado, uniformados de gala, lanzaron al aire las marciales notas del glorioso Himno Nacional.

Acto contínuo, y después de la recepción indicada, la comitiva se colocó en dos Pullmans, dos coches de primera clase y tres de segunda. Silbó la locomotora "M. Romero Ancona" y el convoy se puso en movimiento a los acordes de una marcha guerrera que tocó la Banda Militar que también hacía viaje a Peto.

Funcionarios y empleados de la Federación y del Estado, ferrocarrileros, comerciantes, hacendados, hombres de negocios, invitados en general, hasta constituír más de 400 personas ocupaban el tren.

En Kanasín, Tecoh y Acanceh, estuvieron al paso del tren, en las estaciones, las autoridades principales, y algunas de ellas, como invitados, se agregaron a la comitiva. Todas las estaciones del tránsito estaban adornadas y con bastante concurrencia que saludaba con vítores y aplausos a la llegada de la locomora.

El tren mixto de pasajeros y carga salió a las 7 y 10 minutos de la mañana, llevando 395 pasajeros en un carro de primera clase, uno de segunda y tres de tercera. Conducía el tren la locomotora "G. Cantón" y todavía a su paso había gente en las estaciones.

En este tren fueron a Peto los ingenieros de los ferrocarriles Sud-orientales en número de 8, que están bajo la dirección del Sr. Capitán Porfirio Díaz (hijo).

Se dispuso por orden general de la plaza, que una compañía del décimo batallón, con la bandera y música del sexto hiciera los honores de ordenanza al Sr. Gobernador que representaba al Presidente de la República, y que media batería de artilleros al mando del Capitán D. Eduardo Nieto, hiciera las salvas.

Para el baile de la noche de hoy (sábado) hay mucho entusiasmo. Será de etiqueta y se verificará en la casa municipal, preparada al efecto. También habrá gran serenata por las bandas militares de la Federación y del Estado y estará iluminada toda la villa de Peto.

En el tren oficial había un carro especial con lunch y caldos a disposición de los concurrentes.

Se agregó en Acanceh el Sr. Jefe Político Ramírez.

En Peto están, además de las bandas militares citadas, las de Valladolid y otros puntos del Estado.

El décimo Batallón formó valla desde la Estación del ferrocarril, en Peto, hasta la plaza, al mando del Coronel Sr. Oliver.

En la Estación de Acanceh, estaba una banda de música.

El Sr. Jefe de la Zona, con su Estado Mayor y los miembros del Consejo y oficiales de guarnición, con uniforme de gala, recibieron a la comitiva en Peto.

La Estación de Tecoh estaba bien adornada con banderas y palmas.

Hasta allí los datos que nos ha proporcionado nuestro repórter hasta el momento de entrar en prensa nuestro periódico. En nuestra próxima edición ampliaremos dichos datos.

Réstanos tan sólo enviar nuestro entusiástico aplauso y nuestras felicitaciones, a las Empresas del Ferrocarril de Mérida a Peto y de los ferrocarriles Sud-orientales."



SR. LIC. D. EMILIO GARCIA FAJARDO
REPRESENTANTE DE LOS TENEDORES DE BONOS HIPOTECARIOS DEL FERROCARRIL DE MERIDA A PETO.



LA ESTACION DE TEKAX.

Más sobre la Inauguración del F. C. de Peto

("Revista de Mérida" septiembre 16 de 1900).

Ampliamos las noticias de nuestro número anterior acerca de esta hermosa fiesta y comenzaremos por publicar un telegrama de nuestro repórter, que no apareció en el número anterior de "La Revista" por haber llegado tarde.

Depositado a las tres P. M.

"Peto, 15 de Septiembre. Revista de Mérida.—La música del veinte y dos batallón esperaba en el andén rompiendo en marciales notas a la llegada del ferrocarril.

En Ticul y en Tekax, los pasajeros del tren oficial fueron obsequiados con un abundante lunch, además del que la Empresa mandó servir en los mismos coches, en el camino.

En esta villa, arcos triunfales de la estación a la plaza. Muchas casas con banderolas y cortinas en señal de regocijo. Una hermosa valla formada por los soldados del Batallón décimo, por un piquete de caballería y por otro de artillería.

En la estación se veía también a los trabajadores del ferrocarril, formados, luciendo en el pecho ancha cinta tricolor con inscripción relativa y llevando en la mano un instrumento de trabajo.

Ocupó primero la tribuna D. Delfín G. Cantón haciendo historia del Ferrocarril. Luego la ocuparon el coronel D. Policarpo Echánove y D. José María Roch. Fueron aplaudidos.

Luego clavó el último riel D. José María Ponce, y se procedió a clavar el primer riel de los Sud-Orientales.

El primer clavo fué clavado por el Sr. Gral. D. Ignacio A. Bravo, el segundo por el Gral. Navarrete, el tercero por el Coronel D. Gregorio Medina, el cuarto por el Coronel D. Policarpo A. Echánove, el quinto por D. Leonardo Canto y el sexto por D. Wenceslao Encalada.

El Sr. Gobernador declaró en nombre del Sr. Presidente de la República terminados los trabajos del ferrocarril hasta Peto e iniciados los del Ferrocarril Sud-Oriental. Habló entonces el Dr. Urcelay discurso oportuno y brillante y el Notario D. Gustavo A. González leyó actas relativas a las dos solemnidades y las que dentro de cajas fueron enterradas en un lugar donde se unen los dos Ferrocarriles.—El Repórter."

Por los datos anteriores y los que publicamos en el número anterior, nuestros lectores pueden formarse idea de la fiesta, hasta el momento de declararse clavado el primer riel de los Sud-Orientales.

El discurso del Sr. D. Delfín G. Cantón, Superitendente del Ferrocarril de Peto y Secretario de la Compañía propietaria del mismo, llenó su cometido discretamente, recordando los principales sucesos de la historia de la linea. Fué justamente aplaudido, y nuestros lectores pueden darse el gusto de leer esa pieza en otro lugar de este número.

El Sr. Coronel D. Policarpo A. Echánove, uno de los veteranos de la guerra contra los rebeldes, que le sucedió en la tribuna, trajo a la memoria hechos gloriosos de aquella lucha, en cuya conclusión tendrán una gran influencia los ferrocarriles objeto de esta fiesta. Dn. José María Roch, con buena entonación y fácil discurso, habló según nos parece recordar, en representación de la villa de Acanceh.

En el momento de clavar el último riel del Ferrocarril de Mérida a Peto, El Sr. D. José María Ponce, se manifestó complacido y honrado, con ser uno de los que apadrinaron la ceremonia de la inauguración al emprenderse los trabajos de la línea, y ser también el que daba el último martillazo, concluída ya obra tan importante y de tal influencia en el progreso del país. Al tomar el martillo para clavar el primer riel de los Sud-Orientales, con conmovidas frases, los señores Generales Bravo y Navarrete y Coronel Medina, expresaron sus mejores votos por el pronto término de la obra.

Después, en nombre del Consejo de Administración de la compañía de los ferrocarriles que se iniciaron, el Sr. Dr. D. Luis F. Urcelay, dirigió la palabra al público. Baste decir que la reputación del joven orador no hizo sino confirmarse una vez más para que se comprenda que todos los oyentes manifestaron su aplauso. Mañana daremos a conocer a nuestros lectores este discurso.

La comitiva se puso en marcha para la plaza mayor de la heroica villa. No puede uno visitar esas poblaciones de la frontera, en que las ruinas acusan penalidades sin cuento y un pasado de prosperidad, sin sentir el alma apenada. ¡Qué presente tan hermoso y qué población tendría el Estado sin esa guerra provocada por los errores hereditarios de nuestros abuelos y el espíritu funesto de discordia!

En el Palacio Municipal estaba preparado un banquete en el cual tomaron parte como ochenta personas.

Antes de él comenzó en la plaza el brillante desfile de las tropas que estaban en Peto. Las bandas de cornetas y tambores y las músicas militares, levantaban el ánimo y lo alegraban.

En el banquete hicieron uso de la palabra el Sr. Lic. D. Podulfo G. Cantón, Director y alma del Ferrocarril de Mérida a Peto, quien dedicó el banquete; el Sr. Gobernador que contestó en representación del Sr. Presidente de la República y en su nombre propio, el Sr. General Bravo, que manifestándose agradecido a las frases, de simpatía de todos, dijo unas breves pero expresivas frases, expresando que reservaba su respuesta y corespondencia cuando ocupara Chan Santa Cruz; D. Felipe Pérez Alcalá, D. Benjamín Cuevas, en un discurso que hizo leer a un hijo suyo, porque una afección le impedía hacerlo personalmente; D. Delfín G. Cantón, D. Joaquín Peón y el Lic. D. Miguel Losa. Cerró hablando otra vez, el Sr. Lic. D. Rodulfo G. Cantón y todos fueron aplaudidos porque la expresión de fraternidad, de reconocimiento al Sr. Presidente de la República, de felicitaciones a la Empresa y demás sentimientos q. se expresaron en aquella ocasión, eran la voz de todos, llenos de regocijo por las glorias de la patria y las fiestas del progreso.

En la noche, hubo un magnífico baile que terminó a una hora avanzada.

Las fiestas continuaron en Peto.

Justo es que sean días de júbilo éstos en que junto con las glorias de la independencia, se celebra la victoria obtenida por la constancia y el trabajo, como un contingente digno a la prosperidad de la República y en especial del Estado."

FERROCARRIL DE MERIDA A PETO

RESULTADO DE LA EXPLOTACION.

Años	Pasajeros	Productos de Pasaje	Carga Toneladas	Kilos	Productos Diversos	Total Productos
1881	22852	$ 3913.69			$ 430.60	$ 4344.29
1882	81102	12293.58			2637.42	14930.99
1883	88920	14422.31	5654	115	4833.23	19255.54
1884	81566	17818.29	11063	915	11588.49	29406.78
1885	64118	16795.70	16919	464	20222.10	37017.80
1886	62983	16728.82	17368	079	21710.91	38439.73
1887	62763	15943.55	15827	969	26619.71	42563.26
1888	92773	22146.61	20231	714	37014.76	59160 37
1889	99761	25351.70	25397	822	52553.95	77905.65
1890	126978	34514.70	30024	477	69390.02	103904.72
1891	134438	55007.97	27106	666	85602.24	140610.21
1892	129163	59742.62	28266	475	118214.20	177956.82
1893	163852	71970.64	36202	439	128115.61	200086.25
1894	157311	70898.03	32260	765	121547.79	192445.82

TOTAL—$ 1.138028 23

Compra del Ferrocarril de Mérida a Peto

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN, S. A.

"Cumpliendo los acuerdos de los Sres. accionistas, tomados en la Asamblea General Extraordinaria que se verificó el día 5 de octubre de 1908, el Consejo de Administración procedió a ejecutar todos los actos preliminares para la adquisición de todos los bienes, derechos y acciones del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta, con sujeción a las bases aprobadas en la referida Asamblea. Debiendo tener ingerencia en la celebración de este contrato el Banco Nacional de México, era manifiesta la conveniençia de constituir apoderados especiales de las Compañías contratantes en la Metrópoli para definir la forma y términos en que se debería celebrar la operación en cuanto al pago del precio de la compra. Con este objeto el Consejo de Administración que informa, constituyó al Sr. Lic. D. Francisco Díaz Lombardo su apoderado especial en la Ciudad de México para el fín indicado, siéndolo el Sr. Lic. Dn. Joaquín Casasús de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto en la misma Ciudad. Cumpliendo sus respectivos mandatos estos señores firmaron una minuta el 31 de octubre de 1908, la cual depositaron en poder del Sr. notario público, Lic. Rafael Pérez Gallardo. Igualmente firmó el Sr. Lic. Díaz Lombardo el 31 de diciembre de 1908, en la misma ciudad de México, un contrato de préstamo en cuenta corriente, celebrado entre el Banco Nacional, S. A. y Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., interviniendo en dicho contrato la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, el señor Lic. Don Rodulfo G. Cantón, el Banco Central Mexicano, S. A. y el Banco Peninsular Mexicano, S. A.. Conforme a las bases de dicho contrato, el Banco Nacional abrió a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., una cuenta corriente con la suma de $337,171.64, debiendo cargarse en dicha cuenta, sobre los saldos deudores diarios, intereses a razón del 7 y ½ % anual. La precitada cantidad se compone de los saldos de cuentas reconocidos por los Ferrocarriles Unidos de Yucatán a favor del Banco Nacional, y del Peninsular Mexicano; de las obligaciones del Sr. Rodulfo G. Cantón y Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto a favor del Banco Nacional, del Central y del Pe-

ninsular Mexicano; de la cantidad de $150,000.00 que debería destinarse a la amortización de bonos Hipotecarios del Ferrocarril y, por último, de la cantidad de $31,481.18 que el Nacional debía entregar a Ferrocarriles Unidos para poner a disposición de los liquidadores de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto por saldo efectivo que resultaba a favor de dicha Compañía para completar la cantidad de dos millones, cien mil pesos, precio de venta de dichos Ferrocarriles según el inciso D., cláusula tercera de la minuta de 31 de octubre de 1908. Conforme a la cláusula cuarta de dicho contrato de cuenta corriente, la Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán procurará la colocación de un empréstito con el objeto de cubrir el importe total de su adeudo flotante dentro del término de un año, a contar del 31 de diciembre de 1908. Pasado dicho plazo sin haberse colocado el empréstito, el Banco Nacional queda autorizado para procurar su colocación con la obligación de que no deberá hacerse a un tipo real mayor del 7% anual ni a un plazo menor de treinta anualidades. Se hizo constar en dicho contrato que se entiende por interés real el que se pague sobre los bonos, la amortización en el período del empréstito de la diferencia del tipo nominal al tipo de emisión, las comisiones que se paguen por la colocación de estos valores y gastos de emisión de ellos. Así terminados los preliminares y nombrados los Señores Presidente del Consejo don José T. Molina y Vocal tercero don Aurelio Portuondo para representar a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., en la celebración del contrato de compraventa de la negociación del Ferrocarril de Mérida a Peto, el Sr. Rodulfo G. Cantón como único liquidador del Ferrocarril de Mérida a Peto, S. A., con las autorizaciones bastantes para enajenar todos los bienes de la Compañía en representación, a favor de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., se procedió a otorgar y se otorgó en 16 de enero del presente año la escritura correspondiente ante el notario público Lic. Tomás Aznar Rivas. Debiendo adquirirse los bienes de la negociación de Peto, libres de todo gravamen conforme a los acuerdos de la Asamblea de Accionistas de 5 de octubre de 1908, se recogieron con pago los bonos hipotecarios que por la cantidad de $150,100.00 había en circulación la fecha expresada y en la misma escritura, y como acto previo, el Sr. Lic. Emilio García Fajardo, como representante de los obligacionistas, con presencia de todos los bonos hipotecarios ya pagados, otorgó la escritura correspondiente de cancelación. En seguida el Sr. Lic. Rodulfo G. Cantón, con su carácter expresado de liquidador de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto, otorgó la venta de todos los bienes raices y muebles, derechos, acciones, privilegios, exenciones, subvenciones, concesiones y demás que se mencionan expresamente en la precitada escritura o inventario anexos, a favor de "Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.," con las limitaciones convenidas. Los principales bienes traspasados son los siguientes: la vía férrea de Mérida a Peto, cuya linea troncal tiene 153 kilómetros y el ramal a Sotuta con una extensión de 40 kilómetros; todo el material rodante, muebles, enseres, herramientas, etc. relacionados en el inventario; bienes raices que incluyen 21 predios en el Partido de Mérida, 27 en el de Tekax y 7 en el de Izamal, cuya ubicación, linderos y demás circunstancias constan relacionados detalladamente en la escritura a que nos referimos. También se hizo traspaso a Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., de las concesiones y contratos del Gobierno Federal de 28 de marzo de 1878, 7 de diciembre de 1882 y 3 de julio de 1886 y contrato con el Gobierno del Estado de 10 de diciembre de 1879, aprobado por decreto de 9 de enero de 1880. El precio de la compra venta fue la cantidad de$2.100,000.00 por cuanto conforme a los términos del acuerdo de la Asamblea, la cantidad de $100,000.00 que debería percibir la Compañía vendedora del Gobierno del Estado conforme al decreto de 7 de marzo de 1907, la percibió efectivamente el liquidador de la Compañía vendedora, conforme a la facultad que al efecto le fué conferida.-- Esto determina la diferencia aparente entre$2.200, 000.00 fijado en la Base A. del acuerdo de los señores accionistas y la cantidad que realmente se pagó por dicha negociación. El contrato celebrado por Ferrocarriles de Mérida a Peto, S. A. con el Gobierno del Estado en 7 de marzo de 1907 y de cuyos derechos y obligaciones nos hicimos cargo con la aprobación de éste, quedó modificado en el sentido ya expresado y , además en el de que Ferrocarriles Unidos de Yucatán. S. A., se obligó a ceder, " a favor de los Fondos de Beneficencia Pública del Estado de Yucatán, el derecho de percibir las cantidades hasta hoy devengadas y que el Estado aún adeuda a título de subvención y a razón de $1,000.00 por cada kilómetro de vía férrea construida, conforme al artículo cuarto del referido contrato de 10 de diciembre de 1879" (Conforme a la cláusula tercera de escritura de 16 de enero de 1909).

Conforme a la cláusula cuarta se estipuló que se extenderían trece pases libres para la línea de Peto, **ad vitam**, a favor del Sr. Lic. Dn. Rodulfo G. Cantón y los miembros de su familia. - Conforme a la quinta, la Compañía compradora se obligó a dar cumplimiento a todas las obligaciones de la Compañía vendedora impuesta por la ley entre dicha Compañía y las autoridades de la Nación y del Estado y, especialmente, entre la misma y el Ejecutivo Federal o Local. - En la cláusula sexta se estipuló el cumplimiento de los contratos legalmente celebrados por la Compañía vendedora con los hacendados o propietarios del tránsito de la vía sobre escapes, estaciones de bandera, etc. - En la cláusula séptima la Compañía vendedora hizo cesión de sus créditos activos a favor de la Compañía compradora. - Antes del otorgamiento de la escritura relacionada se recabó la autorización necesaria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para la celebración del referido contrato, concediéndose aquella en la inteligencia de que será sometida la operación a la aprobación definitiva mediante la presentación del testimonio de la escritura extractada. - Con los antecedentes ya relacionados podrán los señores accionistas encontrarse en aptitud de aprobar y ratificar los actos ejecutados por el Consejo de Administración, en cumplimiento del acuerdo de los señores Accionistas, materia que se halla incluida en el noveno punto de la Orden del Día."

———x———

EL SR. GRAL. DON FRANCISCO CANTON

Nació el Gral. don Francisco Cantón, en la ciudad de Valladolid, el 2 de abril de 1833, siendo sus padres don Juan Cantón, y doña Rita Rosado de Cantón. Por la madre desciende en línea recta del Conquistador don Alonso de Rosado.

A los 16 años comenzó a prestar sus servicios en la guerra de castas, en la mencionada ciudad, a las órdenes del Coronel don Juan José Méndez.

En 1854 tomó parte, siendo ya capitán, en una expedición contra los indios rebeldes a las órdenes del Coronel vallisoletano don Lázaro Ruz Rosado y luego en otra a las órdenes del Coronel Vergara. Ambas secciones pertenecían a la Brigada Peraza, de que era Jefe el Gral. don Martín Francisco Peraza.

En 1861, siendo ya Coronel, defendió el pueblo de Chichimilá, en unión del Coronel don Felipe Navarrete, contra las fuerzas de don Agustín Acereto, las cuales fueron derrotadas.

En 1863, tomó parte en una revolución que proclamó como Jefe al Coronel Navarrete. Triunfante la revolución, venció a Cepeda Peraza, en Chocholá, y avanzó sobre Campeche, cuyo Gobernador don Pablo García, capituló, quedando la plaza por Navarrete. Allí mismo, Navarrete, Cantón, Sandoval y demás Jefes, reconocieron la intervención francesa y el Imperio.

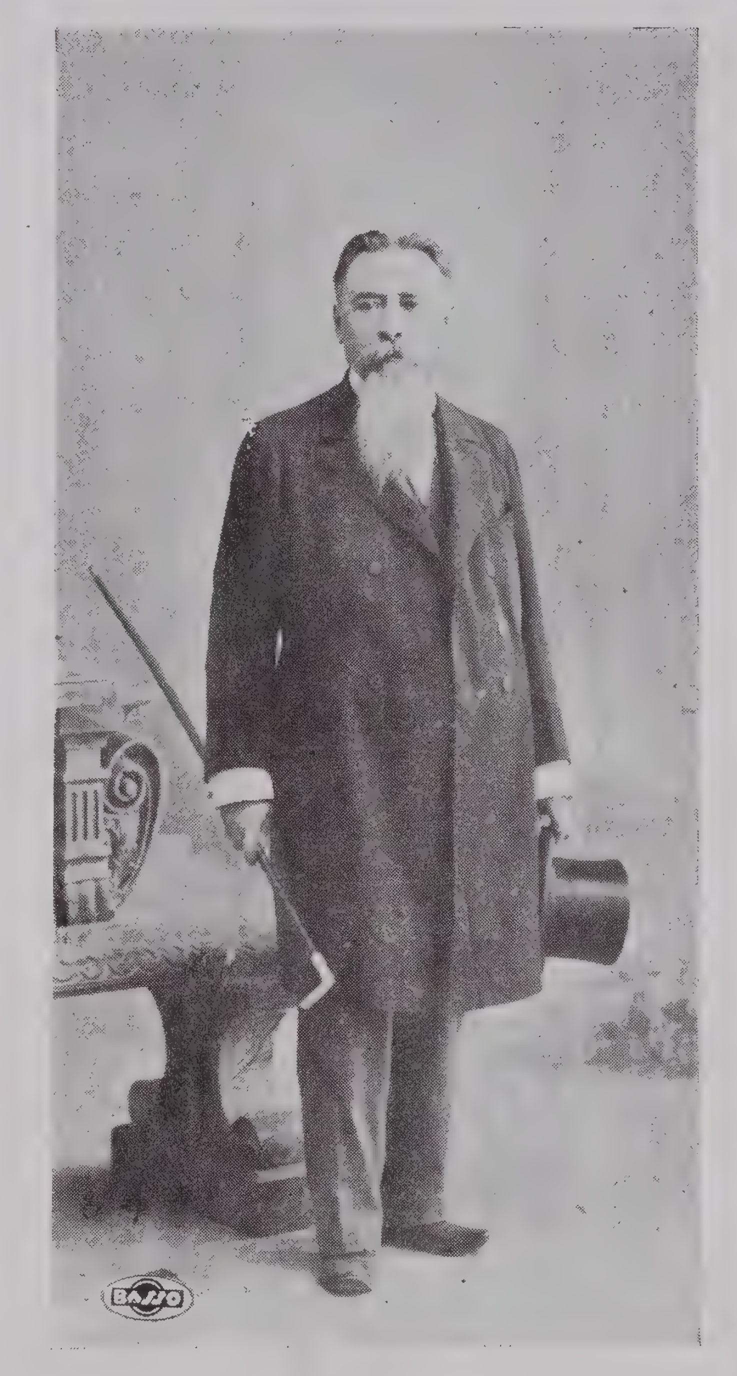
En los años de 1865 y 66, tomó parte a las órdenes del Gral. Navarrete, en la campaña contra los mayas rebeldes, distinguiéndose en las acciones de Dzonot y Majas. Por la primera, fué condecorado con la Cruz de Caballero de la Orden de Guadalupe.

El 11 de diciembre de 1867 estalló en Mérida una revolución encabezada por el Coronel don Marcelino Villafaña, que derrocó rápidamente al Gobierno de Cepeda. Fué proclamado Gobernador; pero el Gobierno Federal, informado de lo que ocurría, envió una división de las tres armas a las órdenes del General de División don Ignacio R. Alatorre, con instrucciones de batir a los rebeldes. Villafaña, con 500 hombres, presentó combate en Maxcanú y pereció en la demanda. Cantón, con solo 500 hombres, resistió en Izamal; pero se vió obligado a desocupar la plaza, disolvió a su gente y se refugió en los bosques del Oriente.

En 1869, estando el Comisario Imperial Salazar Ilarregui, sitiado en Mérida por las tropas republicanas, organizó en el Oriente una columna de 500 hombres para auxiliar a los sitiados; batió y tomó la plaza de Izamal, después de algunos días de asedio, no obstante que el mismo General Cepeda Peraza, acudió en auxilio de don Domingo Evia, que la defendía y siguió a Mérida, a donde penetró el 4 de junio, no obstante también la desesperada resistencia que le opusieron los sitiadores encabezados por Cepeda. En esta acción murió el Coronel Gerardo Valle.

El 15 de junio capituló la plaza de Mérida por resolución del Comisario Salazar Ilarregui y los principales Jefes como Navarrete y Cantón, fueron desterrados a la Habana.

El 13 de mayo de 1869, hallándose dedicado a los trabajos agrícolas en su finca Kantó, fué aprehendido, llevado a Valladolid y puesto en capilla; pero pidió amparo y el Juez de Distrito concedió la suspensión del acto y luego el amparo. Conducido a la Capital de la República, fué juzgado por un Consejo de Guerra presidido por el General Junguito, y absuelto. Lo defendió ante el Consejo el Lic. don Joaquín Baranda.



El 13 de marzo de 1872 se levantó en armas contra el Gobierno del Lic. don Manuel Cirerol, quien por un decreto había prorrogado a dos años más el período de su Gobierno, que debía durar solo dos. Con 500 hombres del Oriente, venció en Dzitás a 2,000 que mandaba el Coronel don José A. Cepeda Peraza. Triunfó luego en Motul, sobre los Coroneles Canto y Traconis, y entró triunfante a Mérida, el 2 de abril del propio año. El Gobierno Federal, a quien Cirerol pidió auxilio, envió una expedición militar a las órdenes del General Vicente Mariscal. Este desembarcó en Campeche, desde donde entró en tratos con Cantón quien pacíficamente le entregó el Gobierno. El Coronel Cantón fué nombrado luego Jefe de la Línea Militar de Oriente.

En 1873, siendo Gobernador y Comandante Militar el Coronel Cueto, mandó a Cantón al frente de tropas federales a batir al Coronel Coronado, que con una fuerza de indios se había hecho fuerte, en actitud rebelde, en el pueblo de Chichimilá. Cantón tomó por asalto la plaza y pacificó el Oriente.

En noviembre de 1876, el Coronel Cantón, secundó en Valladolid el Plan de Tuxtepec, proclamado por el General Porfirio Díaz. Avanzó a Mérida junto con el Coronel Teodosio Canto y levantó sus trincheras en la Plaza de Santa Ana. Atacado por el Coronel Reguera, al frente de tropas federales, lo rechazó haciéndole muchos prisioneros. Triunfante la revolución Tuxtepecana, el Gobierno Federal le concedió a Cantón la banda de General.

En 1877, fué electo Diputado al Congreso de la Unión, cargo que desempeñó durante varios períodos, mediante sucesivas reelecciones.

El 15 de diciembre de 1880, obtuvo del Gobierno Federal, la concesión del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, y más tarde, la de un ramal de Conkal a Progreso. Entonces se separó de la política y se consagró a esta obra importante. El 5 de febrero de 1882, se clavó en esta ciudad el primer riel y el 4 de julio de 1886 se inauguró solemnemente el tramo de Mérida a Progreso; en seguida la línea avanzó hacia el Oriente, merced a ímprobos esfuerzos, inaugurándose sucesivamente los tramos a Tixkokob, Motul, Cansahcab, Temax (5 de mayo de 1897), Tunkás, Quintana Roo y Dzitás, este último en 1902. Construyó, pues, 145 kilómetros en la vía principal y 31 en el ramal a Progreso. El 10 de septiembre de 1902, vendió la Empresa en cinco millones de pesos, a fin de facilitar la formación de la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, que subsiste hasta ahora.

En 1897, a instancia de numerosos amigos ,presentó su candidatura al Gobierno del Estado. Electo en noviembre de ese año, tomó posesión del cargo el 1º de febrero de 1898. Durante su Gobierno cooperó eficazmente, colaborando con los Generales García y Bravo, sucesivamente, a la terminación de la guerra contra los indios rebeldes. Así fué como pudo obtenerse el triunfo definitivo y el 4 de mayo de 1901, las tropas federales y las de Guardia Nacional, al mando del General Ignacio A Bravo, hicieron su entrada al Cuartel General de los indios en Chan Santa Cruz. Así concluyó la prolongada guerra iniciada el 30 de julio de 1847. El Gobierno del General Cantón se distinguió también por haber favorecido la Instrucción Pública, por haber hecho numerosas mejoras materiales en la Capital y en los Partidos, como también mantenido escrupulosamente la independencia del Poder Judicial. En aquella época se inició la construcción de los Ferrocarriles Sudorientales, empresa que más tarde fracasó. También se inició durante su Administración una era de prosperidad para el henequén, gracias al mercado libre.

Entregó el poder el 1º de febrero de 1902 "rodeado del cariño del pueblo", según frase de su sucesor el Lic don Olegario Molina.

En 1902, el Gobierno del Estado, que desempeñaba ya el Lic. Molina, concedió al General Cantón la Cruz de 1ª clase de la "Campaña contra los Mayas".

Falleció el 30 de enero de 1917, en esta ciudad, dejando en el corazón de los yucatecos un recuerdo imperecedero, no solamente por su trato caballeroso y franco, sino por su reconocido altruismo, cualidades estas que le granjearon la simpatía, el cariño y el respeto del pueblo yucateco.

El Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso

Corría el año de 1880. El General don Francisco Cantón, que acababa de contribuir al triunfo de la revolución tuxtepecana, se hallaba cansado de las luchas políticas y quiso consagrar sus energías a las tranquilas labores propias de la paz. Para esto, pensó en construir un ferrocarril que uniera la capital del Estado con su ciudad natal, la histórica ciudad de Valladolid. Sus buenas relaciones con el Presidente General don Porfirio Díaz y con el General don Manuel González, entonces próximo a subir a la Presidencia, le facilitaron obtener la concesión respectiva.

Los hombres que pasaban por inteligentes en negocios por aquel entonces, le presagiaron un fracaso; pero el General Cantón no era hombre que se desanimara fácilmente, pues estaba dotado de una voluntad de hierro y de una fe inquebrantable.

El doce de octubre de 1880 celebró con el Gobierno Federal el contrato de concesión respectivo, obligándose a construir un ferrocarril de vía angosta de Mérida a Valladolid y el 15 de diciembre de ese mismo año aprobó el Congreso de la Unión el decreto relativo.

Convino con varios comerciantes y hacendados de Mérida un pequeño empréstito para adquirir los primeros materiales y hacer los primeros terraplenes y el cinco de febrero de 1882, en un terreno cercano a la quinta San Pedro Chucuaxim, al Oriente de esta ciudad, en una bella mañana de sol, se clavó solemnemente el primer riel de la nueva vía. Era Gobernador del Estado el General don Octavio Rosado y pronunció el discurso inaugural, hermosa pieza literaria por cierto, el famoso escritor y jurisconsulto don Fabián Carrillo Suaste.

Entonces no había más que un ferrocarril de Mérida a Progreso y el comercio yucateco palpaba la necesidad de otra línea más para trasportar rápidamente las mercancías que venían del extranjero o de la Nación por el vecino puerto. Hacía falta un nuevo ferrocarril y el Gral. Cantón pensó en pedir la concesión de un ramal que ligara la vía férrea principal con el puerto de Progreso.

Idea salvadora que contribuyó mucho al éxito y prosperidad de la nueva Empresa y al ensanchamiento del puerto.

El cuatro de junio de 1881, el Gobierno federal otorgó al Gral. Cantón la concesión de un ramal de Conkal a Progreso, que se enlazara con la vía prin-



LA ANTIGUA ESTACION DE MERIDA

cipal de Mérida a Valladolid, formando así de hecho un ferrocarril de Mérida a dicho puerto. El concesionario contrató con comerciantes y hacendados un nuevo empréstito más importante y emprendió tenazmente los trabajos del ramal, hasta que el cuatro de julio de 1886, en medio de grandes demostraciones de alegría y entusiasmo del pueblo y del comercio, se inauguró con gran solemnidad la nueva vía entre Mérida y Progreso, habiendo conducido la máquina del tren inaugural el Sr. Tomás Ruiz Osorio.

Grandes obstáculos tuvo que vencer el empresario para llevar a cabo este ferrocarril de 47 kilómetros entre las dos ciudades mencionadas, puesto que formidables intereses oponíanse a tal propósito, pero él era hombre que se crecía ante los inconvenientes y todos fueron arrollados.

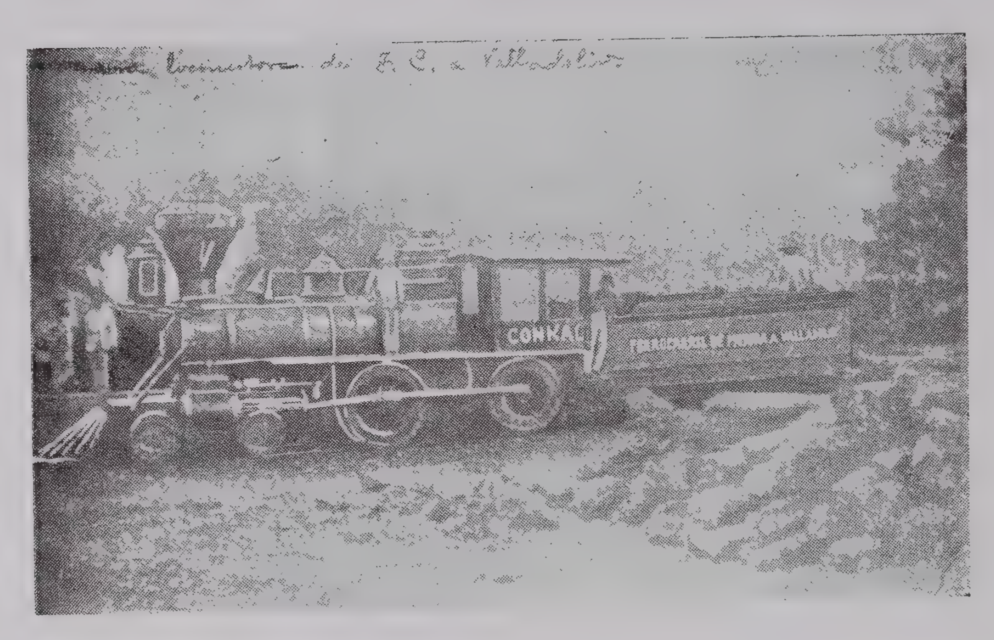
Inaugurado el nuevo ramal, la obra adquirió impulso y los trabajos se encaminaron hacia Valladolid. Pensaba el Gral. Cantón seguir de Conkal a Tixkokob e Izamal y de este punto a Valladolid; mas una empresa rival se adelantó a construir un ferrocarril de Mérida a Izamal y entonces él cambió de ruta: de Tixkokob se dirigió a Motul y Temax y de este punto a Tunkás y Dzitás en el camino "real" de Mérida a Valladolid. Solicitó la concesión de un nuevo ramal a Espita y Tizimín, la cual obtuvo el 18 de junio de 1888 y abrió así el sendero del progreso a las tres poblaciones más importantes del Oriente.

La obra se agigantó y pudo así realizar el Sr. Gral. Cantón el hermoso pensamiento que le atribuye el extinto escritor oriental Don Felipe Pérez Alcalá: "Si como militar, en años pasados, vino de Oriente a Occidente sembrando a su paso la muerte y el exterminio, como males anexos a los azares de la guerra, como ferrocarrilero, anduvo el camino contrario, llevando de Occidente a Oriente el Progreso, la prosperidad y la riqueza que solo florecen a la sombra bienhechora de la paz."

Y digamos en su honor que solo el amor a su ciudad natal pudo hacer que siguiera su línea hacia el Oriente, pues bien comprendía que, como negocio, más le hubiera convenido detenerse en Temax. Mucho dinero le costó el largo tramo comprendido entre esta última villa y Tunkás, tramo que hasta hoy produce poco. También le fué muy costoso el de Tunkás a Dzitás, donde tuvo que hacer grandes excavaciones. Y hubiera personalmente concluído la vía



LIC. DON FRANCISCO CANTON ROSADO



LA LOCOMOTORA "CONKAL."

hasta Valladolid, si poderosos inconvenientes unidos a su ya avanzada edad, no lo hubieran obligado a vender su Empresa después de 22 años de constante lucha. Por otra parte, el éxito estaba ya asegurado, puesto que se había construído la parte más importante de la vía: 145 kilómetros de Mérida hasta más allá de Dzitás y 31 de Conkal a Progreso. Total: 176 kilómetros. La venta se hizo el 10 de septiembre de 1902 a los Sres. E. Escalante e hijo, Carlos Peón, José Palomeque y Pedro Peón Contreras, en la suma de CINCO MILLONES DE PESOS. Faltaban solo 39 kilómetros para llegar a Valladolid.

El primero de noviembre del mismo año incorporose esta Empresa a la poderosa negociación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., que se constituyó en esa misma fecha.

La nueva compañía prosiguió sus trabajos con todo empeño bajo la inteligente dirección del Sr. Don Nicolás Escalante Peón y el 4 de mayo de 1906, inaugurose ificialmente y con toda solemnidad la vía férrea a Valladolid, pero debemos advertir que el 22 de febrero de ese mismo año la locomotora llegó por primera vez a la ciudad Oriental, conduciendo, por invitación del H Consejo de Administración al Sr. General Cantón, porque quería tributarle, en esta forma, el más justo homenaje al iniciador de tan magna obra. El pueblo vallisoletano, que siempre sintió por su benefactor un verdadero cariño, se apresuró en masa a recibir al Gral. y le hizo objeto de una delirante ovación, como se verá por la crónica que aparte publicamos.

Justo es consignar los nombres de los que más ayudaron al Gral. Cantón en su patriótica obra: fué el primero, el Ing. y Lic. Don Antonio Espinosa Rendón, a quien siguió el Lic. e Ing. Don Mariano Brito Sansores, quien dirigió los trabajos de construcción desde 1884 hasta 1902, aproximadamente y Don José María Ponce, como capitalista. Como superintendente y después como Director, trabajó en la Empresa durante muchos años el Sr. Lic. don Francisco Cantón



EL PRIMER COCHE DE PRIMERA CLASE QUE IMPORTO LA EMPRESA.

Fueron también Superitendentes los licenciados don Delio Moreno Cantón y don Néstor Rubio Alpuche y Don Heliodoro Rosado, sucesivamente. Como Jefe de máquinas trabajaron Don Carlos Castro Morales, que más tarde fué Gobernador del Estado y Mr. James Gouf. Como abogado y a veces como Director, prestó su valiosa ayuda el Sr. Lic. Don José Dolores Rivero Figueroa. Fueron representantes de la Empresa, en México, primero, el Lic. Don Manuel Nicolín Echánove y luego el famoso jurisconsulto y literato Don Manuel Sánchez Mármol.

Como corredores de máquinas prestaron sus servicios en aquellos tiempos, Don Tomás Ruiz Osorio que manejó la máquina del tren inaugural hasta Motul; Don Faustino Pech, Don José Domingo, un Sr. Valdés y otros. Como conductores, Don Pedro Navarrete, que viajó muchas años por la línea de Progreso; y por la línea de la costa, Don Juan Novelo V., Don Justo P. Medrano y Don Felipe Carrillo Puerto, que después fué Gobernador Socialista de Yucatán.

Otra obra que se debe al espíritu de empresa del Gral. Cantón y que acometió como accesoria al ferrocarril, fué la del muelle "Cantón", en Progreso. Hacia el 1897, asociado con importante compañía americana "The York and Cuba Mail S. S. Co.", construyó el muelle ya nombrado, sobre el cual extendió sus vías el Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. Tenía una extensión de 400 metros y un calado en el extremo de 15 pies, suficiente para que atracaran los vapores que venían a cargar henequén o a traer mercancías . Así la carga que venía del exterior, era puesta directamente en los furgones sin causar alijo y el henequén se trasbordaba a los barcos sin más gasto.

También en sociedad con la compañía ya citada y con don José Gabriel Escalante, hombre de un gran espíritu de empresa, formó la Compañía Alijadora Yucateca, que contaba con numerosas canoas y con un vapor remolcador abanderado nacional con el nombre de "Gral. Francisco Cantón."

El Gral. Cantón pensó en prolongar la vía férrea de Valladolid a Puerto Morelos, el mejor puerto de la costa oriental, pero lo detuvo el tener que atravesar una gran zona desierta. La Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., por su parte, también proyectó prolongar la vía de Tizimín al Cuyo, pero las revoluciones que sobrevinieron frustraron esa bella idea. ¡Ojalá que pronto el Gobierno Federal pueda realizar esos proyectos, que tanto beneficiarían al Oriente del Estado!

XXX

Don José Manzanilla y Don Ponciano Osorio, fueron antiguos estacionarios en Mérida.

Don Manuel Domínguez Elizalde fué Estacionario en Progreso: don Roberto Sosa, en Tixkokob y Motul, don Pedro Oramas y don Plutarco Andrade en Conkal, sucesivamente; don Manuel Escalante Rosado y don Alonso Rosado Esperón, como Estacionarios en Mérida; don Federico Cantón fué corredor de máquinas. La primera locomotora que importó la Empresa se llamó "Conkal".

Sirvieron como mecánicos los Sres. Antonio Tun, Clemente Durán y Eleuterio Trejo; maquinistas, Francisco Ontiveros, Rodrigo Franco, Aurelio Andrade, Gregorio Kú y Faustino Pech.

Colocación del Primer Riel

FERROCARRIL DE MERIDA A VALLADOLID CON RAMAL A PROGRESO

("Revista de Mérida" del 7 de febrero de 1882.)

"Como la anunciamos en su oportunidad, el domingo se efectuó la colocación del primer riel de aquella importante vía férrea. El local que se señaló para la inuguración estaba debidamente adornado con banderolas, instrumentos de trabajo, etc. A las ocho y media de la mañana de aquel día y ante una compacta concurrencia de todas las clases sociales, comenzó el acto con el himno yucateco que ejecutó la banda militar. En seguida ocuparon la tribuna los Sres. Lic. Rafael Castilla Echánove, don Ignacio Magaloni y nuestro compañero de redacción el señor doctor Carrillo Suaste, quienes leyeron magníficos discursos y fueron entusiastamente aplaudidos. Luego los señores padrinos de la inauguración, clavaron el primer riel, colocando una pequeña placa de plata, con una inscripción alusiva a la solemnidad, habiéndose repetido en esos momentos el himno yucateco, por la banda militar, en medio del estruendo de cohetes voladores, hurras y otras demostraciones de júbilo. Ocuparon enseguida la tribuna nuestro compañero de redacción el Lic. don Nestor Rubio Alpuche, y los señores Javier Santa María, Lic. Apolinar García y García, los que a su vez fueron colmados de aplausos. Se dispuso la salida del wagón y cuatro plataformas hasta donde terminan los trabajos del ferrocarril, los cuales avanzan ya hasta media legua, poco más o menos, de esta ciudad. Se sirvió a la comisión del paseo abundante cerveza y se pronunciaron numerosos brindis. La concurrencia se desprendió del lugar de la fiesta a las once de la mañana con la música marcial pasando a saludar a la Empresa del Ferrocarril de Progreso y luego a la de las vías férreas de Peto y Calkiní, con lo cual se disolvió el concurso. En todo reinó la mayor cordialidad y animación, como que se trataba de celebrar un paso más hacia el adelantamiento material de nuestro Estado.

También consignamos con gusto, que en la tarde anterior, (sábado) se efectuó la bendición religiosa por el señor Cura de Santa Ana, don Pedro José Sánchez López.

Saludamos a estos progresos que aseguran a nuestro país una era próspera y feliz."



LA ANTIGUA ESTACION DE CONKAL



LA ANTIGUA ESTACION DE PROGRESO

La Inauguración del Nuevo Ferrocarril

(Revista de Mérida del 6 de julio de 1886.)

"Según el programa conocido de nuestro público, la fiesta preparada con motivo de la inauguración del ramal del ferrocarril de Oriente, que se dirige a Progreso, tuvo su verificativo la mañana del domingo 4 del corriente.

En las primeras horas de la mañana se reunió un inmenso concurso en la Estación de Mérida, adornada expresamente para tan solemne acto de abrir al público la importante vía de comunicación a que nos referimos.

Allí ocupó la tribuna el Sr. Lic. don Nestor Rubio Alpuche, y pronunció un discurso tan oportuno y bien concertado, como caluroso y perfectamente dicho. El Sr. D. Mariano Brito, Director de los trabajos del ferrocarril concluído, fué premiado con una medalla de oro con aplauso de la concurrencia.

Partió el tren con cinco carros llenos completamente de gente. En Conkal, el Sr. Gobernador del Estado, que apadrinó el acto a nombre del señor Gral. Díaz, presenció la colocación de la plancha de unión entre los dos ferrocarriles, el que se dirige a Progreso y el que va a Tixkokob. La locomotora tomó dos carros atestados de pasajeros del tren que venía de Tixkokob y continuó su marcha a Progreso. El camino tiene vistas bellísimas cerca de aquella población.

En el Palacio Municipal se reunió la concurrencia, que fué perfectamente recibida por los galantes progesistas. Hablaron los señores D. Javier Santa María, D. Arturo Navarrete Garibaldi, D. Francisco Romero y D. Rodolfo Menéndez, todos en verso, menos el Sr. Romero. La concurrencia aplaudió estrepitosamente a las referidas personas. Luego la comitiva fué obsequiada debidamente en uno de los salones del Palacio. A las doce y media regresó el tren, trayendo a los invitados, muchos de los cuales volvieron en los de la tarde.

Tenemos el propósito de ocuparnos extensamente en la descripción de esta festividad".



MUELLES DE PROGRESO



MUELLES DE PROGRESO



LA NUEVA ESTACION DE CONKAL

¡VIVA YUCATAN!

EN LA INAUGURACION DEL SEGUNDO FERROCARRIL DE MERIDA A PROGRESO

4 de Julio de 1886.

¡Piedra blanca, piedra blanca
para marcar el suceso
que en la expansión noble y franca
une a Mérida y Progreso!

Las festividades éstas
dan goce y renombre
y son las nimias fiestas
que hacen libre y digno al hombre.

Los pueblos conquistan glorias
y ciñen áureas preseas
en las lides meritorias
del trabajo y las ideas.

Ya fenece avergonzada
la inercia torpe y mezquina,
y es por el carro aplastada
del Progreso, la rutina.

Ya la noche del pasado
extínguese en la conciencia
y todo el pueblo es soldado
del porvenir y la ciencia.

La detenida corriente
de las potencias sociales
rompe el dique prepotente
y brota en anchos raudales.

¿Do fué la China muralla
del retroceso infecundo?
¿Quién puede ya poner valla
al espíritu del mundo?

¿Quién al pensamiento humano
puede ya decir: ¡Atrás!
y como Dios al Océano:
—¡Tú, de aquí no pasarás!

De la ignorancia el gigante
casi está vencido y mudo
y el pueblo escribe: ¡Adelante!
como divisa en su escudo.

Ved en triunfo por doquiera
el evangelio sublime
que con la paz regenera
y por la labor redime.

Ved la interminable guerra
de los pueblos, por llegar
a hacer de toda la Tierra
una familia, su hogar!

Ved cómo surge y avanza
de la redención la ola,
cómo ríe la esperanza
y la verdad se acrisola.

Y cómo, en la gran contienda,
en los combates eternos
alzan con honor su tienda
todos los pueblos modernos.

Yucatán el soplo siente
del espíritu de gloria
y yergue altivo la frente
y clama: "¡Luz y victoria!"

Ya no hay pueblo que no crea,
siervo de la antigua forma,
en el poder de la idea
y el genio de la Reforma.

No hay hombre que en la impotencia
o profunda obscuridad,
niegue tus conquistas, Ciencia,
y tus triunfos, Libertad!

¿Qué eran ayer estas playas
donde hoy Progreso fulgura?
¿Qué la tórrida llanura
donde habitaron los mayas?

Erial infecundo y seco
del que ufano y vencedor,
saliera con su labor
sólo un pueblo: el Yucateco!

RODOLFO MENENDEZ.

EL FERROCARRIL EN MOTUL

"LA EMPRESA DEL FERROCARRIL

De Mérida a Valladolid"

Tiene el honor de invitar a Ud. para la solemne inauguración del tramo a la Ciudad de Motul, que se verificará el Domingo 22 del presente, apadrinando el acto los Señores, General D. Guillermo Palomino Don Roque J. Campos, Cura D. Luciano Carrillo, D. José Jesús Palma, D. Casiano Sauri, D. Benigno Palma y Lic. D. Felipe Rosas. El tren inaugural partirá de la Estación de esta ciudad a las cuatro de la tarde.

Mérida, 16 de Julio de 1888.

FRANCISCO CANTON."

LA FIESTA DEL DOMINGO

(Tomado de la "Revista de Mérida" del 26 de julio de 1888.)

"Por fin, tras prolongados y penosos trabajos, han llegado los rieles del Ferrocarril de Valladolid hasta la opulenta ciudad de Motul, cual si fueran los vigorosos brazos que Mérida, su amante hermana, le tiende en prenda de inquebrantable estrecha amistad. Con el fin de celebrar tan fausto acontecimiento, que anuncia el inicio de una nueva y más próspera época



UN TRAMO DEL FERROCARRIL

a las poblaciones todas de aquella comarca, resolvió la Empresa hacer de un modo solemne la inauguración del nuevo tramo, la cual como previamente avisamos a nuestros lectores, verificóse con brillante éxito el domingo 22 del actual.

Una hora antes de la señalada para que partiera el tren inaugural, comenzó a reunirse el concurso en la Estación de San Cristóbal, que estaba vistosamente decorada, y en la cual ejecutaba escogidas piezas la Banda del Estado; a las tres y media de la tarde, el número de los asistentes era ya numerosísimo y a las cuatro y cuarto, cuando la locomotora salió imponente y majestuosa, como si comprendiera la importancia del suceso que se festejaba, estaban excesivamente llenos los once carros que componían el tren.

Partimos con el corazón regocijado y dispuestos a experimentar agradables impresiones, y recibiendo en nuestras frentes el fresco soplo del aura vespertina, y a las cuatro y tres cuartos, nos detuvimos en la Estación de Conkal, donde nos esperaba otro tren procedente de Progreso con distinguidos y numerosos caballeros, que debía incorporarse al nuestro. Ejecutados los movimientos necesarios para este efecto, emprendimos nuevamente la marcha y tras otra detención en Tixkokob para dar cabida a los invitados y a la banda de música de la villa, hicimos nuestra solemne entrada en Motul con trece carros que rebosaban de gente alegre y animada.

¡Qué espectáculo tan hermoso presentaba a los ojos en aquellos momentos la espaciosa plaza de la ciudad costeña! Su airoso y elevado templo, su parque, rico de frondosos árboles que Mérida envidiaría para sus jardines, sus vistosos edificios, entre los cuales descollaba el antiguo y severo convento, adherido a la iglesia parroquial, como un hijo a su madre cariñosa, los variados adornos que en el parque y en la Casa Municipal ostentaban orgullosos los colores nacionales y el inmenso gentío que, como impetuoso torrente se desbordaba por todos los ámbitos de la plaza, se ofrecían a nuestra vista con singular encanto, al propio tiempo que las conmovedoras harmonías del Himno Nacional sucesivamente repetidas por las cuatro Bandas de Música que concurrieron a la fiesta, electrizaban nuestras almas y avivaban en nuestros pechos el recuerdo de la Patria. ¡Benditas sean mil veces estas sencillas y populares fiestas que tan puros y legítimos goces nos proporcionan!

Llegó la hora de los discursos y ocupó la tribuna el Sr. Rodolfo Menéndez para dar lectura a uno en nombre del H. Ayuntamiento de Motul. Siguióle el Sr. Ignacio Magaloni, quien habló como representante del Sr. Jefe Político y tomó luego la palabra el Sr. Lic. D. Serapio Baqueiro, quien lo hizo en representación de la Empresa del Ferrocarril. En seguida leyó una composición poética el joven Arturo Navarrete G. Se distinguió entre todos el discurso del Sr. Baqueiro, que supo colocarse a la altura de su importante encargo y logró por eso el unánime aplauso.

Inmediatamente después fué finamente obsequiada la concurrencia en la Casa Municipal, y más tarde, a las ocho de la noche, dió principio con el mayor entusiasmo un animado baile en que hicieron admirar su donaire y su belleza las encantadoras señoritas motuleñas y aún algunas meridanas; los salones en que el baile tuvo lugar, estaban elegantemente adornados.

A las doce de la noche, según se había anunciado, partió de regreso a Mérida el tren inaugural, con-



LA ESTACION DE MOTUL

duciendo a gran parte de los concurrentes, que con tristeza abandonaron el teatro de las fiestas que ligeramente hemos referido.

No pondremos término a esta reseña sin hacer presentes nuestras felicitaciones sinceras a la Empresa del Ferrocarril de Oriente y al laborioso pueblo

motuleño, a aquella por haber logrado terminar el importantísimo tramo inaugurado y a éste por los innúmeros beneficios que en pos suya le llevará el ferrocarril, agente poderoso de riqueza y prosperidad, a cuyo influjo podrá lucir con orgullo la **Perla de la Costa** su expléndida y ayer oculta hermosura.

¡Ojalá que el gobierno supremo y el del Estado sigan impartiendo como hasta hoy su eficaz auxilio a las cinco empresas ferrocarrileras y apresure así el dichoso instante en que el potente grito de la locomotora, despierte el abatido espíritu de las remotas poblaciones orientales y recobre la antigua Sultana del Oriente su pasada grandeza y magnificencia."

El Ferrocarril en Temax

(De "La Revista de Mérida" del 9 de mayo de 1897.)

"Amaneció el día cinco de mayo, aniversario de la gloriosa jornada y victoria en Puebla.

La ciudad despertó alborozada; se preparaban grandes fiestas, entre ellas una cuya trascendencia, no se circunscribía en mantener vivo el entusiasmo patrio, sino que dilatándose hasta las esferas de los lejísimos intereses del Estado, debía celebrar el adelanto y progreso de nuevas regiones. Esa fiesta fué la inauguración del tramo de la vía férrea, hasta Temax del ferrocarril de Mérida a Valladolid.

De antemano habían circulado las invitaciones y el programa.

Desde las primeras horas de la mañana de ese día, se notaba inusitado movimiento en la estación de la citada línea en el suburbio de San Cristóbal. Hallábase bonita y elegantemente adornada, con frescas palmas, cortinas y coronas. Dieron las seis y ya el público y las personas que debían formar el cortejo para inaugurar el tramo, iban llegando llenas de animación y júbilo, entre las alegres y marciales notas de la banda del sexto Batallón que desde temprano se había situado allí con dicho objeto. Llegada que hubo toda la concurrencia invitada al efecto y cuando daban las siete de la mañana, el silbato de la "Mérida", que fué la máquina que condujo el tren, anunció que ésta se ponía en movimiento.

La Banda tocó entonces bien instalada en uno de los coches que se pusieron al servicio del público, una alegre marcha de despedida, y el tren salió entre las exclamaciones y entusiasmo de la gente que acudió a ver su salida.

Calcúlase que llegaría el número de viajeros a más de 800, viéndose a muchas y distinguidas personas de nuestra mejor sociedad y de la clase del pueblo.

Las estaciones se encontraban vistosamente engalanadas con banderolas, cortinajes y demás adornos. La llegada del tren era recibida entre urras y vivas exclamaciones.

La comitiva se iba engrosando, pues numerosas personas se unían a ella, extendiéndose más y más el contento y la alegría.

Poco antes de llegar a Temax y frente a la pintoresca finca Chenché de las Torres, de los señores Peón de Regil Hermanos, el tren pasó bajo un hermoso arco a la rústica y fué saludado por los gritos de la gente labradora.

Apareció por fín Temax. El entusiasmo era indescriptible; la banda militar de música rompió en triunfantes marchas, y los cohetes voladores atronaron el espacio en unión de urras y vítores. La población estaba engalanada y una extensa enramada ofreció abrigo a la concurrencia en la plaza de la estación.

Pasados los primeros trasportes, el Mayor don Gonzalo Luque, ocupó la tribuna, dirigiendo a nombre del General García, representante del Sr. General Díaz, una brillante alocución a los circunstantes, felicitando a la villa de Temax y al empresario del ferrocarril.

Apareció después el conocido Lic. Néstor Rubio Alpuche, y en representación de la empresa dejó oir su sonora voz en un discurso de conmovedora sencillez; un discurso en que a la brillantez de la palabra se adunaba la corrección de la forma. Le sucedió luego en la tribuna, el Lic. Manuel Fernández Alpuche, que leyó una inspirada composición poética; el Sr. Tomás Castellanos, en nombre del H. Ayuntamiento de aquella villa; el doctor Santiago Villalobos Sosa, haciendo oir las estrofas de una sonora poesía; una bella señorita de la localidad y el joven Roberto Reyes, en representación de la ciudad de Izamal.

El público manifestó a todos su aprobación con atronadores aplausos.

La población aparecía regocijada. Era que había llegado el ferrocarril y con él la actividad y la vida.

Después de las doce del día se puso en marcha la comitiva para la casa del Jefe Político, Sr. Domingo Castellanos, donde la empresa obsequió a sus convidados con un magnífico banquete de cien cubiertos. Las mesas se extendían en forma de ángulo recto por los corredores convenientemente adornados y por una fresca y agradable enramada. Veinte mozos se apresuraban a servir los apetitosos manjares del menú, los excelentes vinos y el champagne, y la mayor cordialidad y animación se notaba en todas.

Además del Gral. Lorenzo García, padrino de la inauguración, representando al Presidente de la República, y el Sr. Jefe Político, representando al Gobernador, recordamos a los Grales. Teodosio Canto, Felipe Navarrete y Francisco Cantón; a los señores Camilo Cámara, Eulogio Duarte, Director del Banco Yucateco; Alvaro Peón de Regil, Lic. Joaquín Patrón Peniche, Doctor Joaquín Patrón Espadas, Diputados José Gómez, José Domínguez Peón, Dr. Patricio Sosa, Manuel Heredia Argüelles, Director de "El Eco del Comercio" José Millet Hübbe, Lic. Manuel Fernández Alpuche, José María Ponce, Joaquín Peón, Manuel Martínez de Arredondo, Rafael Peón, Andrés Fernández, Lic. Alfonso Cámara y Cámara, Dr. Miguel A Villamil, Dr Raimundo Cámara, Justo Acevedo E., J. Jesús Palma, Manuel de Arrigunaga,

Dr. Victor Rendón, Manuel Suárez, Enrique Cámara, Dr. Timoteo Villamor, Lic. Rafael Castilla E., Agapito y Arturo Echánove, Pastor Campos, Licds. Julio y Serapio Rendón, Mayor Gonzalo Luque, Avelino Montes, Lic. D. Rivero Figueroa, Rogelio V. Suárez, Marcial Echánove, Justo R. Acevedo, Cornelio Escalante, Armando Cantón, Lic. Bernardo Ponce y Font, Lic. Lorenzo Ancona, Nicolás Cámara, Lic. Nestor Rubio Alpuche, Delfín G. Cantón, Cornelio Escalante, Lic. Manuel Meneses, Licds. Alfonso Pinkus Troncoso, Juan Martínez, Esteban Solís Gutiérrez, Leopoldo Cantón Frexas, Miguel Moguel, Pedro Novelo, Mayor Miguel Pérez Marín, el Director de la "Revista de Mérida" y algunos más que no recordamos.

A la hora de los brindis, el Gral. Cantón, tomó la palabra para ofrecer el banquete al Presidente de la República, padrino de la fiesta y que ha protegido el desarrollo de los ferrocarriles de la República, en especial los yucatecos. Le contestó el Gral. García, y tomaron luego la palabra, el Lic. Joaquín Patrón Peniche, que habló dos veces, como en sus mejores años, con encantadora naturalidad y corrección, el Sr. Roberto Rivas y Joaquín Peón, que cerró con broche de oro esa fiesta del trabajo, trabajo que representaba un importante paso más en el progreso del Estado.

En la noche hubo dos bonitos bailes. Uno en que figuraron distinguidas señoritas de Mérida, Motul y Temax, y otro de mestizas. En el primero recordamos haber visto a las señoras Candelaria de Peón de Regil, Candelaria Cantón de García y las señoritas Vidiella, Mimí Tappan, Adelina González, Julita Fajardo, Lucrecia y Atala Castellanos, Elvira Carrillo, Josefa Erosa, Barbaciana Sosa y otras que eran ornato de la fiesta.

En las primeras horas de la mañana del seis, llegó el úlimo tren trayendo a los invitados y al resto de los concurrentes a las animadas fiestas con qe se inauguró el nuevo tramo del ferrocarril a Temax, celebrándose dignamente una fecha gloriosa para la patria."

Discurso del Señor Lic. Don Néstor Rubio Alpuche

Señores:

"Hemos llegado al lugar de la fiesta. Arrastrados por la máquina, salimos de Mérida no hace muchos minutos, atravesando el moderno barrio de Chuminópolis; saludamos poco después a Cholul; pasamos en seguida Conkal; entramos luego a Tixkokob, lo dejamos a nuestras espaldas y, viendo todavía las torres de su iglesia, empezamos a columbrar las de Motul. Nos dieron sombra un momento los edificios de esta ciudad, seguimos avanzando hasta Cansahcab, nos recreamos después con el arbolado de Cauacá, y hemos entrado al fín a este hermoso pueblo, cuyos habitantes, arrebatados de entusiasmo, nos reciben con los brazos abiertos, los corazones palpitantes y los rostros llenos de alegría. Pero, ¿cómo sucedió que hubiésemos recorrido tales distancias y pasado por esas poblaciones en tan corto tiempo? ¿Cómo es que habiendo visto nacer este día en la ciudad de Mérida nos encontremos antes de que el sol llegue al cenit, en la villa de Temax, a ochenta y cinco kilómetros de nuestro punto de partida? El ferrocarril ha realizado el milagro. La serpiente de hierro, al desenroscarse, ha abrazado a este dichoso pueblo que hace poco no soñaba ver la maravilla. Bien vale la pena de que nos detengamos en él a hacer una gran fiesta, porque el suceso es memorable y grandioso. Es preciso que los habitantes de Mérida viniésemos a incorporarnos a los de Temax, para celebrar con ellos la inauguración del tramo del ferrocarril de Valladolid, que se tiende entre Caucá y Temax, y que acabamos de recorrer por primera vez hace pocos momentos.

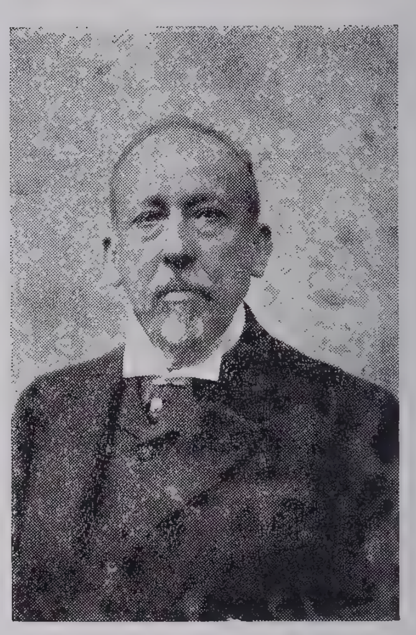
Nuestros padres oían hablar del telégrafo, de las vías férreas y de los buques de vapor, con admiración infantil. Ponderábanles los que volvían de largos viajes, las ventajas que esos inventos proporcionan a los pueblos, ellos se perdían en un campo de ilusiones tan risueñas como imposibles. La modesta calesa bastaba para satisfacer sus exigencias. Si la necesidad los obligaba a marchas forzadas, la litera de ruedas conducidas por bestias casi indómitas, realizaba viajes que les parecían asombrosos. El correo era llevado a pie y pocas veces a caballo o en carruajes a diversos puntos del Estado que disfrutaban de servicio. Vivían en una especie de limbo, y, en todo pensaban, menos en que Yucatán pudiese participar de los beneficios que la ciencia y la industria derramaban en otras partes del mundo. Ahora vemos felizmente cambiados los tiempos. El vapor y la electricidad enlazan puntos extremos, llevan el pensamiento hasta las fronteras de los bárbaros, y conducen los frutos de la tierra a comarcas distantes que los consumen, o los acercan a las costas del Golfo para entregarlos al tráfico extranjero. Las costumbres se han modificado profundamente, sucediendo a la rutina de los negocios y a la limitación de las empresas, la aceptación de nuevos ramos de agricultura y explotación forestal y el ensanchamiento de los horizontes de nuestro comercio. Lo que parecía a nuestros padres un sueño, es para nosotros un hecho real y tangible, porque ahora Yucatán está unido a toda la República y a las demás naciones por medio del vapor y la electricidad. Las palpitaciones del mundo en las evoluciones que con tanta rapidez se suce-



OTRO TRAMO DEL FERROCARRIL



LIC. DON DELIO MORENO CANTON



CORONEL DON HELIODORO ROSADO



Sentados de izquierda a derecha: Mr. James Gough, Lic. J. Rivero F., Vicente González.
Parados de izquierda a derecha: Benjamín Suárez, Adolfo Salazar M., Luis Gamboa M.,
José Matilde Escalante, Juan Novelo V., Porfirio Salazar C. y Francisco Gálvez.

den en nuestra época, se siente ya en esta tierra querida, y desde hoy la villa de Temax participará también de los innumerables beneficios que esta unión lleva a los pueblos.

Permitidme, señores, dirigir una mirada a los orígenes de la Empresa del ferrocarril de Valladolid, que nos ha citado para esta fiesta solemne. Dejad que se tiendan las alas de vuestra imaginación y seguid a mi pensamiento que quiere volver a Mérida, retrocediendo poco más de quince años, para presenciar el acto de clavarse el primer riel de este ferrocarril.

El cinco de febrero de 1882, la calle que corre en nuestra capital desde el arco de Santa Ana, con rumbo hacia el Oriente, y cruza en la esquina conocida con el nombre de "La Letra", el ferrocarril vía ancha, estaba llena de gente y adornada con banderas tricolores colocadas en altos y simétricos postes de madera.

Una cuadra más al Oriente de dicha esquina de "La Letra", debajo de la bóveda del cielo, se veía una modesta tribuna, al pie de la cual tendíanse en hilera los durmientes y rieles que formaban el primer carro del ferrocarril. A las nueve de la mañana el Coronel Don Andrés Demetrio Maldonado, primer Consejero del Gobierno, en representación del Gral. don Octavio Rosado, Gobernador del Estado, desde el primero de ese mismo mes, quien no pudo concurrir por un duelo de familia, se acercó a la vía y dió el primer golpe de martillo que produjo una especie de eco de músicas, vítores y cohetes. Calmado un momento el entusiasmo, se dejó oir en la tribuna la voz del Dr. D. Fabián Carrillo; después hablaron otros concurrentes, por final de fiesta, muchos subieron a tres wagones llevados por mulas y recorrieron un pedazo de línea preparado al efecto, cuyo extremo se apoyaba en terrenos de la quinta "San Pedro" y a las puertas de Mérida.

¡Quien hubiera pensado, cuando en el proyecto de concesión se había hecho pasar el trazo del ferrocarril por la ciudad de Izamal, que después de quince años y tres meses justos de luchas y agonías, habríamos de encontrarnos en esta villa, viniendo de Motul, por haberse abandonado la línea de Izamal y estaríamos avanzando a Tunkás por un camino distinto al imaginado en aquellos días! Cómo prever que el ferrocarril, al pasar por Conkal torcería su curso para buscar el puerto de Progreso, a semejanza de un río que se va deslizando y derrepente, lanzándose por una quiebra del terreno precipita al mar sus aguas tumultuosas!.

En un país tan pobre, con una gente tan poco acostumbrada a empresas de este género ¿era racional sospechar que los pocos rieles que estaban tendidos estorbando el paso de las calles de un barrio de Mérida el 5 de febrero de 1882, y los escasos cajones de clavos afilados cerca de aquella tribuna forrada de tela blanca con lazos de percal rojo, y los tres wagones prestados en que los inauguradores dieron un paseo de algunos minutos, eran el embrión del ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, de este ferrocarril, que ha desplegado hoy ante nuestra vista sus trenes de fiesta y en el cual hemos venido pasajeros de Mérida y pasajeros de Progreso que nos estrechamos las manos en Conkal, y concurrentes de otros puntos del Estado que llenaban hace poco más de una hora los caminos que convergen como afluentes, hacia las Estaciones que acabamos de tocar en nuestra rápida marcha? ¡Qué agradable es que nos sea lícito vanagloriarnos de poseer una empresa poderosa y próspera, cuyo sistema ha sido no despreciar nunca, sino por el contrario, cuidar siempre de los intereses públcos que ha combinado con los privados, buscando una ganancia legítima por medio de la utilidad del pueblo!

Después de la inauguración de 1882, vino para el ferrocarril una época de contrariedades cuyo secreto adivinan muchos pero cuya intensidad conocen pocos. La falta de dinero, con ser un mal tan grande, era uno de los menores que se sufrían. La indiferencia de los amigos, los celos de los rivales, las asechanzas de los que buscaban una caída para aprovecharse de ella, la desconfianza de los que podían y querían prestar auxilios, y la experiencia de los mismos a quienes algunas veces fué confiada la dirección de los negocios de la empresa, formaron una atmósfera de intrigas, sorpresas, ataques, y sobresaltos que no es para contada, porque las descripciones sólo dan una idea imperfecta de los objetos materiales y casi no sirven para nada cuando lo que se describe son situaciones morales, enteramente subjetivas, que a veces ha sido preciso ocultar a los demás.

Cada martillazo que se daba en este ferrocarril, en aquella época, era un esfuerzo: un pedazo de vía que se herraba, era el resultado de planes atrevidos que habían costado desvelos; cada Estación que se construía era un milagro. No me olvidaré de mencionar, ya q. no nos es posible recorrer la lista completa de los que hicieron sacrificios y colaboraron con buena voluntad al lado de la Empresa, no me olvidaré de los cortadores de madera del Partido de Hunucmá, que proporcionaban durmientes para la construcción. Su constancia y desinterés los colocaban en el número de los benefactores de la obra. Llevaban durmientes y recogían vales a pagar sin día fijo. No importaba que no hubiese fondos. El servicio de ese ramo estaba asegurado y nunca dejó de prestarse mientras fué necsario. Y no se crea que los que lo prestaban eran capitalistas que hacían anticipo con idea de ganar interés. Todos ellos eran pequeños negociantes o propietarios que poseían un carro o un pedazo de tierra y que se dedicaron al corte de madera a instancias del propietario. Se acumulaban los vales en sus manos; el día de la liquidación se retardaba, y aquellos hombres ni desmayaban ni desconfiaban. Muchas veces tomaban dinero prestado para hacer sus gastos de viaje, y sin embargo, si alguien pretendía criticar su conducta y augurarles una pérdida, contestaban que era imposible, y que, cualquiera que fuese el peligro de sus intereses, continuarían sirviendo a la empresa. Aquella fé inquebrantable, señores, no fué defraudada, es cierto; porque nadie sufrió perjuicio que no viese caballerosamente recompensado, pero sirvió de consuelo y alivio en los días de prueba. ¡Honrados y laboriosos hijos de Hunucmá, de Tetitz, de Samahil y de Kinchil, recibid en nombre de la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, un afectuoso recuerdo en este día de expansión y de gloria!

La conclusión del ramal de Progreso, garantizó la vida de este ferrocarril y lo puso en condiciones de luchar con buen éxito contra la penuria de los tiempos y la magnitud de la Empresa; pero no cerró la era de contrariedades. Desde Conkal, punto de entronque, hasta esta villa de Temax, los sacrificios han sido tan grandes como continuados y penosos, y se ha necesitado la constancia inquebrantable del Gral. don Francisco Cantón, para alcanzar el estado en que lo vemos. Veinte veces se ha creído que el

momento de sucumbir estaba cercano para la Empresa, y otras tantas han resultado fallidas las predicciones que se hacían en su contra, y que no eran el menor de los inconvenientes que se oponían al desarrollo de sus planes. En la luctuosa época de las quiebras que acaba de pasar, en que muchos amigos que prestaban auxilios al empresario, se ocultaron en las sombras de la bancarrota que diezmó nuestros capitales, la negociación de este ferrocarril quedó incólume, y en vez de perder salió ganando el prestigio financiero de que ahora disfruta. El Gobierno del centro, cuya Hacienda está floreciente, prestó oportuno auxilio, y gracias a estas circunstancias se ha continuado marchando sin vacilaciones y se puede afirmar que el porvenir de la Empresa está asegurado.

Felicitémonos señores, de ser testigos del triunfo q. la Empresa del Ferrocarril de Valladolid ha alcanzado el día de hoy inaugurando el tramo de Cauacá a Temax. Acontecimientos de este género no se ven cuando los pueblos están en decadencia. Son producidos por el concurso de voluntades de muchos, trabajando durante un tiempo más o menos largo, para conseguir un objeto de utilidad general. En la época de nuestras revoluciones políticas y de nuestros frecuentes cambios de gobierno, hubiera sido imposible que se desarrollase un plan tan vasto como el del Gral. don Francisco Cantón. Un audaz cabecilla de revuelta, en vez de pensar en inauguraciones, hubiera podido arrancar un tramo del ferrocarril en servicio, para que no pensasen en que pudiesen enviarse fuerzas a perseguirlo. Un gobierno improvisado, sin ayer y sin mañana, hubiera hecho fracasar los proyectos mejor concebidos. Sin la paz de que goza la Nación mexicana, en esta época que atravesamos, no tuviéramos instituciones bancarias, ni ferrocarriles, ni progreso material, ni sintiéramos este vigor que nos hace acometer empresas de importancia, cuyos beneficios sabemos que no vendrá a arrebatarnos algún afortunado advenedizo. Felicitemos especialmente a esta villa de Temax que en otro tiempo fué teatro de sangrientas luchas fraticidas. Ya no es el estampido de las descargas de fusilería el que ensordece y llena de pavor a sus habitantes. Ya no son los carros de munición los que desempiedran sus calles. El eco repite ruidos de locomotoras y en estos caminos solo pasan carros que traen en la Estación los productos de las fincas cercanas y coches de pasajeros que corren presurosos a alcanzar los trenes. ¡Que diferencia tan grande y tan dichosa! No más guerra de hermanos contra hermanos. No más rencillas de partido. No más mezquinas banderías políticas. Trabajemos todos unidos a la sombra de nuestras instituciones y preparemos a nuestra patria los días de gloria y prosperidad que debemos darle en compensación de nuestros extravíos pasados. Felicitemos también, señores, al Primer Magistrado de la República porque bajo su Gobierno este Ferrocarril ha adquirido gran parte de los elementos de prosperidad de que ahora disfruta, y démosle gracias por la protección que otorga a esta Empresa yucateca destinada a llevar la vida y el movimiento Nacional al Oriente de la Península, y por haberse dignado apadrinar el acto de esta inauguración designando para representarlo al Sr. Gral. don Lorenzo García, Jefe de esta zona, quien por su prudencia y honorabilidad, y por el interés con que procura informarse de cuanto se refiere a la conclusión de la guerra de castas, que con mengua del buen nombre de la Nación sufre el Estado hace cincuenta años, se ha captado la consideración de los yucatecos.

Esta Empresa tiene profundas simpatías en todo el Estado y voy a revelaros el secreto de su prestigio. Consiste, señores, en que no es un negocio sino un ideal. Está animada de un destello de ese sol que se llama el amor a la patria. El Gral. don Francisco Cantón, empresario, es hijo de Valladolid y se ha propuesto llevar a su ciudad natal el inmenso beneficio del ferrocarril. Acaricia este pensamiento desde hace muchos años y no quiere bajar a la tumba sin verlo realizado. Aunque llegara a ser contraria a sus intereses la conclusión de la obra, todos sabemos que la llevaría a su término.

Por esta razón, señores, abrigo la creencia de que la conclusión de este ferrocarril hasta Valladolid, no sufrirá fracaso, ni otras rémoras que las que sean naturalmente ineludibles. La línea tocará al fin a la lejana y desgraciada ciudad que languidece en el Oriente de la Península y la despertará en sueño para que se levante y vaya en busca de sus nobles destinos. Valladolid, que en otro tiempo fué émula de Mérida por la discreción de su pueblo, la belleza de sus hijas y la distinción de sus próceres, está ahora como en letargo por el aislamiento a que le redujeron la guerra de los indios y el abandono en que por desgracia han estado hace tiempo los caminos públicos. Pero se va acercando el día en que las locomotoras de este ferrocarril sonarán en sus barrios pintorescos para anunciar a sus sencillos habitantes la buena nueva del Progreso. Porque aquí estamos, señores, de pasada. A esta inauguración seguirán otras y al fin, celebraremos la de Valladolid que será el término de estos penosos trabajos y tal vez esa misma máquina que oimos rugir por momentos, será la que nos lleve a la hermosa ciudad, y acaso de estos mismos coches en que hemos venido a Temax, bajaremos pronto para arrojarnos en los brazos de los valientes vallisoletanos.

Señores: demos expansión a los ánimos y entreguémonos de corazón a las impresiones de esta fiesta que es particular y pública al mismo tiempo, que es del pueblo de Temax especialmente y también de todos los demás pueblos del Estado, y que puede llamarse Nacional porque la Nación se llena de regocijo cuando el trabajo y la abnegación hacen una nueva conquista.

Mezclemos nuestro júbilo al que reboza en los habitantes de esta comarca, que ve entrar por primera vez a esos inseparables hermanos que se llaman el Vapor y la Electricidad, hijos gemelos del Progreso, que sólo visitan a los pueblos prósperos.

¡El día feliz para Temax, ha brillado hoy, temaxeños! ¡Adiós! ¡adiós... es el ferrocarril que pasa para Valladolid.

Rendimiento de Pasajes y Fletes de este Ferrrocarril

DESDE QUE EMPEZO LA EXPLOTACION.

Años	PASAJES	FLETES
1883	$ 2570.17	$ 609.18
1884	$ 12595.63	$ 5287.96
1885	$ 18546 88	$ 8260.03
1886	$ 25798.73	$ 33276.45
1887	$ 32298.87	$ 58096.41
1888	$ 37957·56	$ 65864.26
1889	$ 58690 77	$ 124682.49
1890	$ 62884.02	$ 106663.41
1891	$ 60146.83	$ 106363.06
1892	$ 61808.60	$ 143989.88
1893	$ 79223.48	$ 149351.07
1894	$ 79318.52	$ 141680.40
1895	$ 72828.22	$ 165983 26
1896	$ 72756.32	$ 171402.85
1897	$ 74037.61	$ 159432.32
1898	$ 80029.68	$ 167250.20
TOTALES	$ 831491.89	$ 1'608193.23



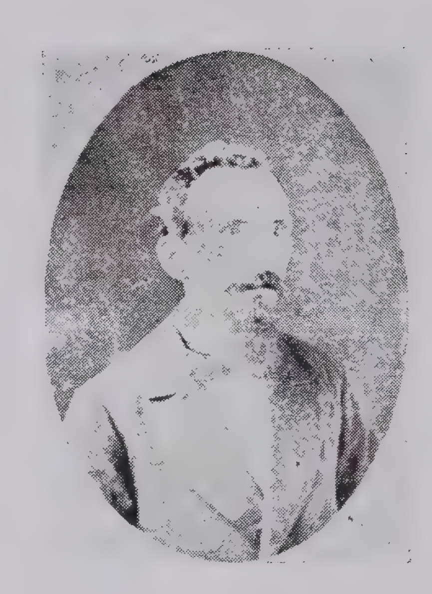
MUELLES DE FROGRESO



LIC. DON JULIO RENDON



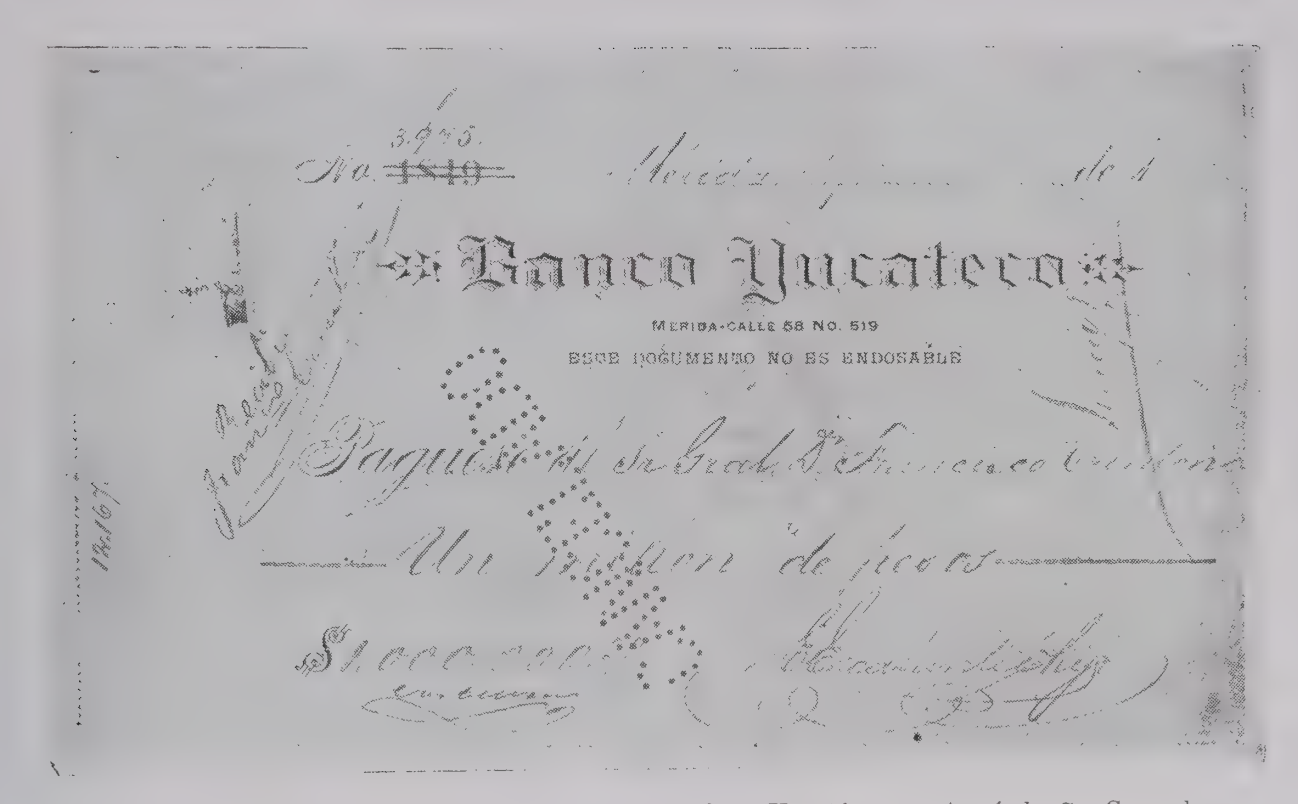
DON IGNACIO OSORIO,
QUE FUE CAJERO DE LA EMPRESA



DON PONCIANO OSORIO



ESTACION DE DZITAS



Este cheque, el primero de un millón de pesos girado en Yucatán, se entregó al señor General Brigadier Don Francisco Cantón por cuenta del valor del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso que vendió en $5.000,000.00 el día 10 de Septiembre de 1902 a los señores Lic Carlos Peón, Dr. José Palomeque, E. Escalante é Hijo y Pedro Peón Contreras.



EL REMOLCADOR "GENERAL FRANCISCO CANTON"

EL SR. DON JOSE G. ESCALANTE LARA



Hay una perfecta similitud entre la existencia de algunos hombres excepcionales y el curso de los grandes ríos; pasan estos en incontenible rauda ondulación convirtiendo en paisajes paradiciales las regiones que riegan, y los a quienes nos referimos, muy pocos por desgracia, dotados por la Naturaleza de un carácter en que se fundan las más brillantes cualidades, todo lo iluminan y lo exaltan con el Genio de sus fecundantes iniciativas.

A esta clase selecta de hombres perteneció el señor don José G. Escalante Lara, vástago predilecto de una de las más antiguas y honorables familias yucatecas.

Nació el señor Escalante Lara, en la ciudad de Mérida, el año de 1856, es decir, en el momento preciso en que la Nación Mexicana salía de un espantoso caos político, y buscaba nuevas orientaciones para recomenzar su vida, y por esta razón, la educación de los jóvenes constituía un verdadero problema, muy difícil de resolver.

Para los honorables padres de nuestro biografiado, este problema tuvo muy fácil y feliz solución, pues con el mismo don de precocidad de sus facultades, al salir del plantel educacional en el cual solo había conseguido su iniciación en algunas materias de enseñanza primaria, encontró por sus propios esfuerzos un camino propio para desarrollar sus complejas actividades con las cuales rápidamente se conquistó prestigio singular, pues siendo todavía un adolescente, ¡tenía apenas quince años!, laboró en la importante Casa Comercial de su tío D. Eusebio Escalante Castillo, desempeñando con entera satisfacción las arduas y complicadas obligaciones de Tenedor de Libros.

El hombre que saliendo todavía de la niñez es capaz de soportar airosamente trabajos de esta índole, hace presentir los triunfos que alcanzará más tarde al convertirse en hombre, al llegar a la plenitud de sus facultades, por los que lo conocen íntimamente no aventuran profecías acerca de su futuro destino, sino con toda certidumbre auguran sus brillantes éxitos.

En el Puerto de Progreso, que todavía comenzaba a adquirir la gran importancia mercantil que después alcanzó, fué donde el señor Escalante Lara, desplegó incansablemente sus múltiples actividades, desde el año de 1883 al ser enviado por la Casa Comercial de E. Escalante Bates, para hacerse cargo de la correspondencia y Contabilidad en la Casa Comisionista "Alberto Morales Sucs" y una de las primeras y tal vez la más importante de las Negociaciones Mercantiles establecidas en aquel incipiente Puerto. Esta es la época en que empieza a destacarse como culminante columna de nuestro progreso comercial el Sr. Escalante Lara, se hace por sus relevantes méritos, el hombre de la absoluta confianza de sus superiores y sucesivamente desempeña con rara atingencia la Gerencia de la casa mencionada, que el año de 1887 pasó a ser de la propiedad de los señores M. Dondé y Cía. y E. Escalante Bates, que eran a la sazón las firmas Comerciales más respetables de la Península Yucateca.

Prolijo resultaría enumerar las múltiples empresas comerciales y marítimas en las cuales tomó participación activísima el Sr. Escalante Lara, ya como colaborador o ya como jefe principal y absoluto de ellas, y por esto nos abstenemos de hacer una narración circunstanciada de todas ellas.

Pues solo debemos, en la "Historia de los Ferrocarriles de Yucatán", consagrarle una página para hablar de sus esfuerzos, en este ramo de nuestro progreso.

Entre las grandes figuras, adalides de la moderna civilización, ejecutiva, en este concepto, ocupa un puesto prestigioso, el Sr. Escalante Lara.

Pues obtuvo una concesión para construir una vía férrea, que llevara su nombre y a la cual, como siempre que acometía alguna empresa, consagró sus incansables e inteligentes esfuezos. Cuando ya había comenzado a desarrollar su magno proyecto, construyendo un gran tramo de la vía, así como el muelle, le fué comprada la concesión, por una Compañía que se formó al efecto constituyéndose la Compañía de Muelles y Almacenes del Comercio. El Sr. Escalante Lara, aportó para esta empresa, la tercera parte del Capital Social.

En todos las grandes etapas de nuestro progreso, cuando analizamos sus fecundas jornadas, surge ante nuestros ojos, la gran figura del Sr. José G. Escalante Lara, como digno de un homenaje de respeto que con todo gusto le tributamos.

En el Puerto de Progreso, su grata memoria es imperecedera, pues a donde quiera que el observador dirije sus miradas, encuentra las indelebles huellas de su portentosa personalidad y se pregunta lleno de extrañeza ¿Por qué no se le ha eregido una estatua, frente al mar, por cuyas olas, se deslizaran los grandes buques de vapor de la Compañía Naviera, que formó, y que llevaran a extranjeras plazas el henequén que nos estaba haciendo ricos y poderosos?

Concluimos inspirados por un implacable espíritu de justicia, conviniendo en que hombres de la estirpe moral del Sr. don José G. Escalante Lara, deben ser eternizados en corporeidad simbólica, en el mármol o en el bronce indestructibles porque son los héroes verdaderos, ¡Los Héroes del Trabajo!

El F. C. de Mérida a Campeche

El 14 de septiembre de 1880, el Sr. Lic Manuel Romero Ancona, que entonces era Gobernador de esta Entidad Federativa, obtuvo del Gobierno Federal una concesión para construir y explotar durante 99 años el Ferrocarril de Mérida a Calkiní, con ramal a Celestún. Y la traspasó el 6 de abril de 1881 a los señores Agustín del Río, Francisco Ogarrio y Juan Castellanos León y Cía.; y entonces los señores don Rodulfo y don Olegario G. Cantón se hicieron cargo de construir los primeros tramos hasta el pueblo de Chocholá, habiéndose clavado el primer riel el 6 de enero de 1882 en la ciudad de Mérida y siendo Gobernador del Estado, el Sr. Gral. don Octavio Rosado a quien representó en tan importante suceso el Sr. don Joaquín Castillo Peraza; hermosa fué esa fiesta cuya crónica tomada de la prensa de aquella época, reproducimos hoy en el lugar adecuado.

En 1889, los señores Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José y Alfredo Dominguez Peón y Eloy Haro, adquirieron de los anteriores esta Empresa en la cantidad de DOSCIENTOS VEINTE Y CINCO MIL PESOS. Y al poco tiempo compraron en CIENTO VEINTE Y CINCO MIL PESOS, la negociación de Campeche a Calkiní, al Sr. don José Méndez Estrada, último propietario, y fueron autorizados debidamente, para continuar la construcción de ambas líneas con derecho a tender ramales de un punto determinado, a Hunucmá, Abalá y Muna, partiendo de Hunucmá desde la villa de Umán, el cual fué inaugurado el 18 de marzo de 1893 y con una extensión de 21 kilómetros que construyeron los Ingenieros don Olegario G. Cantón y don Félix Gómez Mendicuti, sucesivamente; y en compensación del ramal de Celestún, de cuyos derechos renunció la Compañía, fué otorgada a ésta con fecha 21 de febrero de 1900, otra nueva concesión hasta Ticul pasando por la villa de Muna y con autorización para extender sus líneas hasta Tekax, si así le convenía. Pero sólo construyó hasta Ticul. Dirigió los trabajos de construcción hasta esta última ciudad, el Ingeniero don Manuel G. Cantón y los inauguró la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., el 15 de septiembre de 1904.

Debemos hacer constar por ser así de justicia, que la concesión de la línea de Campeche a Calkiní, fué otorgada al Gobierno de Campeche gracias a los empeños y esfuerzos del inolvidable señor General don Pedro de Baranda.

No debemos también pasar por alto los esfuerzos tan nobles y decididos que un grupo de distinguidos comerciantes y capitalistas de Campeche, hizo para q. se realizara la construcción del Ferrocarril de Campeche a Calkiní en cuyo grupo se distinguió siempre el entonces opulento capitalista de la Isla del Carmen, don Victoriano Nieves, quien con su dinero ayudó de manera muy eficaz a que se llevaran a cabo esos trabajos. Era Gobernador del Estado vecino, el Dr. D. Juan Montalvo, quien tanmbién dispensó su ayuda a dicha Empresa.

Una vez que la compañía del Ferrocarril Peninsular, S. A., controló ambas líneas, desarrolló una actividad digna de todo encomio y se esforzó para que ambos Estados se estrecharan más por medio de las cintas de acero y fué cuando el 28 de julio de 1898, se clavó el último riel en la línea divisoria entre Yucatán y Campche, habiéndose verificado con tan fausto motivo una hermosa fiesta que hará época en los anales de la historia de ambos Estados. A esta fiesta concurrió como representante del entonces Presidente de la República, General don Porfirio Díaz, su Ministro de Justicia Sr. Lic. don Joaquín de Baranda, orador notable y culto literato, de grata memoria para campechanos y yucatecos.

Don Augusto L. Peón, fué Director General por muchos años de esa Empresa y don José Gómez, interinamente.

Don José Lizarraga fué Estacionario de Mérida, como también lo fué en Campeche.

La primera máquina que trajo esta Compañía, se llamó "Chocholá".

El tren inaugural hasta Campeche, fué remolcado por la máquina "Mérida", siendo el conductor del convoy don Juan Buendía.

Prestaron sus servicios, como Superitendentes de Mérida, sucesivamente, los señores Delfin G. Cantón, Luis Roberto Cárdenas e Ismael Rodríguez.

La primera locomotora que vino de Campeche a Mérida, se llamaba "Campeche".

Prestaron sus servicios los señores José Díaz, Luciano Pérez, Felipe Peraza, Valentín Díaz, Salomé Quijano, José Oxté, Juan Portilla, Hipólito Medina y Joaquín Jiménez.

Don Rosendo Castillo fué contratista de esta Empresa.

El Ing. Gómez Mendicuti construyó varios tramos de esta línea así como también reconstruyó otros de Hampolol a Hecelchacán y el ingeniero don Primitivo Peniche fué quien hizo el trazo de los tramos q. faltaban por construir, al hacerse cargo los yucatecos de la Empresa campechana.

Ya adquiridas las acciones del Ferrocarril Peninsular S. A., por un grupo de especuladores yucatecos, fué incorporada la Empresa a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A. con fecha 1º de noviembre de 1902.



DON JOSE GOMEZ

LA COLOCACION DEL PRIMER RIEL

("Revista de Mérida" del 8 de enero de 1882)

"El día 6 del corriente, fué de alegría para esta Capital. Se trataba nada menos que de la inauguración de la vía férrea del Oeste, que unirá a Campeche con nuestro Estado. La Estación, situada en la segunda calle de Pavía, estaba espléndidamente engalanada con banderolas e instrumentos de trabajo, cuya contemplación nos conmovió profundamente.

A las nueve de la mañana, entre el alegre estrépito de los cohetes voladores y las armonías de la Banda Militar, llegó la comitiva encabezada por los padrinos nombrados previamente (cuyos nombres dimos en nuestro diario del viernes), doscientos jornaleros de la misma vía formaban una valla y una concurrencia numerosísima llenaba los ámbitos del local preparado. El Sr. Cura Vela, en representación de nuestro Ministro Apostólico, bendijo el primer riel que en seguida fué clavado por el Sr. Joaquín Castillo Peraza, representante del Sr. General Rosado que no pudo asistir a causa de un accidente doloroso en su familia.

Al primer golpe del martillo, rompió la música con el Himno Yucateco, obra inmortal del maestro inolvidable, don Jacinto y las campanas de todos los templos, lanzadas al vuelo, indicaron el momento feliz. Aquello era conmovedor, sublime. En seguida el Sr. Lic. don Roberto Casellas Rivas, leyó una vibrante composición alusiva al acto, sucediéndole luego el joven Castillo Peraza; y don Apolinar García y García, en nombre del honrado artesano Severiano Perera. Se cruzaron mensajes por los Gobernadores y Ayuntamientos de ambos Estados; la Empresa del Ferrocarril saludó a Campeche y al comercio de esta Capital y al comercio vecino, lo mismo que al Director de la Revista, por medio de su Corresponsal. Hubo varios brindis entusiastas y animados entre los circunstantes.

Ha terraplenado la Empresa dos kilómetros con doscientos trabajadores y seguirá sus trabajos con el mismo entusiasmo y actividad que siempre han desplegado sus honrados y modestos trabajadores.

¡Bien por Campeche y Yucatán! ¡ Nuestros votos por la pronta conclusión de la obra férrea de Mérida a Calkiní!"

LA UNION DE LOS DOS ESTADOS

("Revista de Mérida" de 30 de julio de 1898)

"El momento que se deseaba había llegado.

Una numerosa concurrencia formada por las personas más distinguidas de nuestra sociedad, entre las que se contaban el Sr. Gobernador del Estado, el Sr. Jefe de la Zona y los más altos empleados de la Federación y del Estado, además de distinguidos comerciantes y hacendados, llenaban la Estación del Ferrocarril Peninsular.

Cuando sonaron las seis de la mañana, un prolongado pitazo anunció la salida, y el tren salió majestuoso conducido por la locomotora "Mérida" entre los clamores de la concurrencia, para ir a la línea divisoria de nuestros Estados a estrechar, con las ceremonias de estilo, el nudo que nos unirá con Campeche.

En cada pueblo, fué recibido el tren entre los entusiastas vivas de los vecinos, los acordes de la música y los cohetes voladores que atronaban el espacio como pregonando el nuevo triunfo que el progreso alcanzaba aquel día.

Todas las Estaciones se hallaban convenientemente adornadas.

LA LLEGADA.

A las diez y algunos minutos, el tren llegaba al punto de la línea divisoria, en el kilómetro 82, haciéndosele una entusiasta recepción.

Las bandas de música, rompieron en alegres notas, llenando el aire con un torrente de armonías.

EL TREN DE CAMPECHE.

También a las seis de la mañana se anunció la salida de este convoy oficial, viniendo en él el Sr. Ministro de Justicia, sus acompañantes desde México, los Diputados al Congreso Federal, don Manuel T. Peniche y don Manuel Sánchez Mármol, capitán del "Donato Guerra", don Juan B. Verde, el Gobernador, don Juan Montalvo y altos funcionarios así de la Federación como del Estado.

Este tren se detuvo en Hecelchacán, donde hubo recepción oficial y se sirvió un lunch.

Minutos después de las diez A. M. llegó al punto de unión, siendo saludado con el Himno Nacional que tocó la banda.

LA INAUGURACION.

En el lugar, punto limítrofe de los Estados Peninsulares, verificóse la ceremonia. El Sr. Lic. don Olegario Molina, en nombre de la Empresa, saludó al Sr. Presidente de la República y al Sr. Ministro de Justicia, diciendo un magnífco discurso, cual correspondía a la representación q. llevaba, lleno de hermosos conceptos y que mereció de la concurrencia el juicio de brillante pieza oratoria.

Después ocupó la tribuna el Director del Instituto Campechano, Dr. don Patricio Trueba, haciéndose aplaudir con entusiasmo.

Siguiole el Sr. Lic. don Serapio Rendón, quien por enfermedad del Sr. Lic. Fernández Alpuche, nombrado orador principal, improvisó con fácil palabra y elevadas ideas, un discurso, reseñando los trabajos llevados a cabo por la Empresa del Ferrocarril Peninsular. Su discurso le valió nutridos aplausos.

Siguieron luego los señores Eduardo Castillo Lavalle, GasparTrueba Mc Gregor, el Lic. Jacinto Perera M., que leyó una oda debida a la mágica inspiración del poeta yucateco, Dr. José Peón y Contreras y que publicamos en otro lugar de nuestro periódico, cerrando el acto oficial con broche de oro, nuestro joven poeta, Lic. José I. Novelo, que leyó una inspirada oda que le mereció calurosas felicitaciones del auditorio, y que también publicamos.

SE CLAVA EL ÚLTIMO RIEL.

Apenas concluyó el señor Trueba de leer su composición, se levantaron los concurrentes dirigiéndose al linde de los dos Estados en donde se clavó un riel niquelado que une las dos vías y se descorrió el velo que tenía el monumento pudiéndose leer en la inscripción conmemorativa en que consta que el 28 de julio de 1898 se inauguró el Ferrocarril Peninsular, apadrinando el acto el Sr. Presidente de la República, representado por el Ministro Sr. Baranda, los nombres de los Gobernadores actuales, y del Presidente de la Compañía.



UN ASPECTO DEL BANQUETE

EL BANQUETE.

En el lugar de la línea divisoria, se leventaba un hermoso galerón de madera y zinc, bajo el cual se había dispuesto la mesa del banquete en forma de herradura.

Inútil nos parece decir que tanto el galerón como las mesas estaban decorados con exquisito gusto.

El conocido artista italiano Sr. Leopoldo Tommasi, fué el encargado de decorar aquel lugar, y justo es decir que puso en él, suma elegancia a la vez que bellísima sencillez.

Cerca de la una de la tarde la comitiva ocupó sus puestos en la mesa, dando principio el banquete ofrecido por la misma Empresa, durante el cual las bandas de música, ejecutaron hermosas piezas.

Ofreció éste el Director de la Compañía don Augusto L. Peón a quien le respondió el Sr. Ministro de Justicia en una brillante alocusión, en que lució sus notables facultades oratorias haciéndose aplaudir con arrebato por cuantos lo escucharon. Una vez más el Sr. Ministro dejó sentada su justa fama de orador elocuente y literato consumado.

EL MENÚ.

Digna de mención es la elegante Carta-menú, finamente litografiada, al frente de la cual se destacaban los escudos de las ciudades de Mérida y Campeche.

Helo aquí:

Jerez. Potage Printainier. Sauterne. Poisson a la Mangonaise. Croquettes de voilaille. Bordeaux. Ramaine, Champagne, Dinde truffée. Salade russe. Asperges en crauches. Sauce blanole. Gelatine aux frutis. Creme a la Anglaise. Desserts, Hafe et liqueurs.

Poco antes de las tres de la tarde dió fin el banquete, preparándose los invitados a tomar de nuevo el tren para regresar a esta capital.

Telegramas al Sr. Gral. Díaz.

El siguiente fué enviado al señor Presidente, firmado por los asistentes a la fiesta:

"En medio del estruendo con que es usted aclamado por las multitudes en el solemne momento de inaugurarse en el linde de los Estados de Yucatán y Campeche, el ferrocarril interprovincial que viene a fundir en uno, el interés de estos pueblos peninsulares no siente otro anhelo que el de manifestar a Ud. su gratitud y adhesión entusiastas por el aliento y ayuda que de Ud. reciben y hacen ardientes votos porque perdure la salvadora influencia de Ud. en los destinos de la Patria.". . . . . .

MEDALLAS CONMEMORATIVAS

La Compañía de Ferrocarriles Peninsulares repartió entre los invitados unas medallas de bronce con las inscripciones siguientes:

En el anverso: "Inauguración del Ferrocaril Peninsular, Yucatán. Campeche, julio de 1898." En el reverso: "Apadrinó el acto el Sr. Presidente de la República, Gral. Porfirio Díaz, representado por el Secretario de Estado, Lic. Joaquín Baranda."

EL VIAJE DE VUELTA

Se hizo sin contratiempo alguno, conducido el tren por la locomotora "Campeche" en tanto que la que salió de aquí en la mañana, continuó su viaje hasta la capital del vecino Estado.

A las ocho y diez minutos de la noche, llegó el tren inaugural, a la Estación de esta Ciudad, la que se veía llena de distinguidas personas, que acudieron a recibir al señor Ministro y a su comitiva.

La policía con su oficialidad y vestida de gala, formó valla presentando arma a la salida del Sr. Ministro de la Estación del Ferrocarril.

Muchos cohetes voladores anunciaron a la ciudad la llegada de los distinguidos huéspedes que hoy nos visitan.

LA RETRETA

A las nueve de la noche dió principio la magnífica retreta que fué ejecutada por las bandas del Estado y del 6º batallón.

Distinguida concurrencia de damas y caballeros llenaba las avenidas de la plaza principal iluminada profusamente a la veneciana.

Surcaron el espacio vistosos globos, con inscripciones en que se avivaban al Sr. Presidente de la República, al Sr. Ministro de Justicia, a los Gobernadores de Yucatán y Campeche y al Jefe de la Zona.

A las once y media concluyó aquella hermosa fiesta, tocando las dos bandas unidas el Himno Nacional.

Reproducimos a continuación el programa de las piezas que se tocaron:

Primero: Marcha militar, por J. Cuevas, ejecutada por las dos bandas unidas; dirigidas por el Sr. Esteban L. Spain.

Segundo: Obertura. "Carnaval de Venecia." A. Thomás.

Tercero: Gran selection. La Gioconda, Porchielli.

Cuarto: Fantasía. Rigoletto. Verdi.

Quinto: Fantasía Crispín y la Comadre. Ricci.

Sexto: Fantasía "La Marina". Arrieta.

Séptimo: Gran Selectión "Carmen". Bizet.

Octavo: Fantasía. "Los puritanos". Bellini.

Noveno: Potpourrí. La Tempestad. Chapí

Décimo: Concierto de Clarinetes. Cataño.

Onceavo: Valz. El Ruiseñor. N. N.

Doceavo: Polka. Vergeronnette. Fonoselain.

Treceavo: Fantasía Jone Petrella.

Catorceavo: Himno Nacional Mexicano. Nunó. por las dos bandas unidas, bajo la dirección del Sr. E. L. Spain.

EN LA "INDUSTRIAL"

De 8 a 9 de la mañana de ayer, la comitiva partió para los talleres de la cabullería la "Industrial", en donde se pusieron en movimiento las máquinas e hicieron uso de la palabra los Sres. Olegario Molina, Rodulfo G. Cantón y Agustín Urdapilleta.

EL BANQUETE EN EL PALACIO DE GOBIERNO

El banquete en que el Sr. Gobernador del Estado, celebró la unión de los Estados peninsulares, resultó espléndido.

El salón principal del Palacio, estaba ocupado en toda su longitud, por dos mesas a la cabecera de las cuales, en el lado poniente, había una pequeña, que fué ocupada por el Sr. Ministro, el Gobernador del Estado, el Jefe de la zona y algunos otros principales personajes.

En el extremo del salón se destacaba el retrato del Sr. Presidente de la República, y a sus lados los escudos de las ciudades de Mérida y Campeche.

Las mesas se hallaban perfectamente adornadas con **bouquets**, y el salón lucía hermosas macetas de hojas y flores.

Desde las once y media comenzaron a llegar los numerosos invitados, y, cuando a las doce y diez minutos llegó el Sr. Ministro, las Bandas del Estado y del Sexto Batallón, tocaron el Himno Nacional.

El Sr. Gobernador del Estado, en correctas y sencillas frases, ofreció el banquete, contestándole el Sr. Ministro, con la galanura y facilidad que le es peculiar.

LA FUNCION DE GALA.

Anoche debió verificarse en el "Peón Contreras" la función de gala, preparada por el Honorable Ayuntamiento, como una de las tantas fiestas que han habido por la inauguración del ferrocarril.

El precioso drama "El Estigma" fué el escogido pa-

ra poner en escena, y de su éxito hablaremos en nuestro número de mañana.

LA CONCESION

La concesión del actual Ferrocarril Peninsular fué hecha primitivamente a los gobiernos de Yucatán y Campeche, los cuales debían construir las líneas de Mérida a Halachó, el primero, y el segundo, de Campeche a Calkiní.

Algún tiempo después fué cedida la concesión a compañías particulares y luego a la actual Empresa, que hoy ha dado cima a la obra.

Los principales accionistas del Ferrocarril son: Miguel Peón, José Domínguez Peón, Augusto L. Peón, Alfredo Domínguez y otros, siendo todos yucatecos.

El Director General es, desde el año de 1892, el Sr. don Augusto L. Peón, a cuyo celo se debe la actividad con que se terminaron los trabajos."

VERSOS DE CHAN-CIL

Los pajaritos volaron
y dejaron de cantar,
al ver a los que llegaron
la unión a verificar.

Llega de Campeche el tren,
ahí van cohetes voladores
y vivas atronadores...
Da principio el tén con tén.

Después de estrechos abrazos
entre amigos y entre hermanos,
se unieron en tiernos lazos
los Mérida-Campechanos.

En seguida el riel clavaron
de la línea divisoria,
mas ¡ay!, qué dicha y qué gloria
todos experimentaron!

Y después, venga cerveza,
buen cognac, buen habanero,
todo con mucha limpieza
y servido con esmero.

Se escuchó por largo rato
el tilín del copeteo,
y fué el momento más grato,
señores, según yo creo.

Un respetable abogado,
aunque con voz apagada,
dió principio a la jornada
con un discurso inspirado.

Una joya literaria
fué el discurso inaugural,
un idilio, una plegaria
que no se escuchó otro igual.

En seguida el Dr. Trueba
su discurso pronunció;
dió de su elocuencia prueba
a todo el que lo escuchó.

El Lic. Serapio Rendón
que habló por otro nombrado,
dijo un discurso inspirado
con bastante corrección.

El simpático de Chema,
el Lic. Castillo Lavalle,
su discurso ha sido un poema
sin que una nota le falle.

Y después José I. Novelo
que es nuestro poeta mimado,
pronunció su oda modelo
que se escuchó con agrado.

Que nos toque el maestro Justo.
una magnífica pieza,
tomemos todos con gusto
una copa de cerveza.

La sopa ya se sirvió,
dijo el Super-intendente,
y que cada quien se siente
que a servirlos estoy yo.

Manjares muy suculentos
al momento se sirvieron,
¡qué buenos vinos bebieron
al son de los instrumentos!

La fiesta aquí terminó,
no hubo desafinación,
cada quién se despidió
y cartuchos al cañón.

Con grata satisfacción
todos al tomar el tren,
Le dieron el parabién
al buen D. Augusto Peón.

Uno que atento escuchó
todo lo que había pasado,
a Chan Cil se lo escribió
como que allí no había estado.

Señores, también comprendo
que hay que darle su lugar,
al buen Castillo Rosendo,
que bien supo trabajar.

Mérida, Septiembre 28 de 1898.

CIRILO BAQUEIRO.

LAS FIESTAS EN CAMPECHE

"EL GOBIERNO DEL ESTADO

tiene la honra de invitar a Ud. al banquete que se dará en el "Instituto Campechano" el Domingo 31 del actual, à las 12 del día, para celebrar la inauguración del FERROCARRIL PENINSULAR, acto que tuvo lugar el 28 de este mismo mes, apadrinándolo el Señor Secretario de Justicia e Instrucción Pública,

LIC. DON JOAQUIN BARANDA,

en representación del Sr. Presidente de la República,

GENERAL DON PORFIRIO DIAZ.

Campeche de Baranda, Julio 29 de 1898."

EL VIAJE.

("Revista de Mérida" 3 de agosto de 1898.)

"El sábado en el medio día partió de esta ciudad el tren que condujo a Campeche, al Sr. Ministro de Justicia, Lic. Joaquín Baranda, y a sus acompañantes que vinieron a las fiestas que se verificaron en esta ciudad con motivo de la unión ferrocarrilera de los dos Estados Peninsulares.

En el mismo tren tomaron pasaje distinguidas personas de esta Capital, invitadas por el Gobierno de Campeche para las fiestas que en esa ciudad se debían verificar el sábado y domingo.

Entre las personas que ocuparon los coches se encontraban, además del Sr. Ministro, el Sr. Gobernador del Estado y los Sres. Manuel T. Peniche, Manuel Sánchez M., Francisco Cantón Rosado, Delio Moreno Cantón, Bernardo Ponce Font, Genaro González, Rodulfo G. Cantón, José I. Novelo, Julio, Serapio y Arturo Rendón, Augusto L. Peón, Perfecto Irabién Rosado, y otras distinguidas personas y los apreciables caballeros campechanos que nos visitaron.

El Sr. Gobernador del Estado se despidió del Sr. Ministro, en la Estación de Halachó, regresando aquel, en un tren especial, en compañía del Sr. Lic. Julio Rendón, y llegando a las seis de la tarde.

El tren continuó viaje hasta la capital del vecino Estado, llegando a esa ciudad en medio de una lluvia torrencial.

LA LLEGADA

En la Estación de San Francisco, el Sr. Ministro y su comitiva fueron recibidos con nuestro Himno Nacional. A la Estación concurrió lo mejor de la sociedad Campechana y numerosa gente del pueblo que acudía a saludar a los viajeros.

Los invitados fueron acompañados en carruajes en los que fueron conducidos a la casa del Sr. José Castellot, quien les ofreció espléndida cena rociada con exquisitos licores.

Con motivo de la lluvia no pudo verificarse la retreta anunciada para esa noche.

EL BANQUETE

A las doce del día siguiente, domingo, el amplio edificio que ocupa el Instituto Campechano, lugar designado para la fiesta, estaba lleno de principales caballeros campechanos y yucatecos invitados para el banquete.

Poco antes de la una de la tarde, se presentó el Sr. Ministro, siendo saludado con el Himno Nacional ejecutado por la Banda del Sexto Batallón de Infantería y la del Estado de Yucatán, que acababa de llegar enviada en tren express por el Gobierno de nuestro Estado.

Dió principio el banquete, ocupando la mesa más de 150 personas. En el lugar de honor sentose el Sr. Ministro, teniendo a su derecha al Sr. Lic. Francisco Cantón Rosado, representante del Gobierno de



ESTACION DE CAMPECHE



DESPACHO DEL ESTACIONARIO EN CAMPECHE:
DE DERECHA A IZQUIERDA: SEÑORES AURELIO BAQUEIRO, SALVADOR DONDE, (CONCESIONARIO DE LOS TRANVIAS) JOSE LIZARRAGA (ESTACIONARIO): SAUL PALOMEQUE Y JOSE LIZARRAGA (JR.)

Yucatán, y al otro lado al Sr. Presidente de la Legislatura Campechana.

LOS BRINDIS.

Ofreció el banquete en nombre del Gobernador de Campeche, Sr. Juan Montalvo, quien no pudo concurrir a la fiesta por estar enfermo, el Lic. Eduardo Castillo Lavalle. Su brindis estuvo lleno de arrebatadoras frases y elevados conceptos dirigidos a los Gobiernos de Yucatán y Campeche, y terminó saludando al Primer Magistrado de la Nación.

Siguió el Sr. Lic. Cantón Rosado, quien notablemente emocionado respondió las galantes frases dirigidas por el Sr. Castillo Lavalle a nuestro Estado, y dijo que el Gobernador de Yucatán, para demostrar el afecto que el pueblo yucateco tiene al campechano, había mandado para representarle en aquella fiesta, a la persona más querida para él. Citó ilustres nombres de campechanos y yucatecos, y terminó enviando un saludo a su cuna, la Sultana de Oriente, patria de un miembro de la familia Baranda.

Mereció el Sr. Cantón Rosado nutridos aplausos de su auditorio.

Hablaron luego los Lics. Delio Moreno Cantón y Serapio Rendón, en nombre de la prensa de Yucatán, Agustín Urdapilleta, interrumpido en su brillante brindis con salvas de aplausos, José I. Novelo, y José Castellot, quien dijo un buen brindis pronunciado con bien entonada voz y galantes frases de confraternidad dedicadas a nuestro Estado. Habló luego el Administrador de la Aduana de Campeche, Sr. Aragón, cerrando los brindis el Sr. Ministro de Justicia, quien pronunció una elocuente alocusión digna de él, citando el nombre de nuestro ilustre Presidente de quien hizo merecidos elogios como creador de la paz en la nación y firme columna del engrandecimiento y la prosperidad de México. Hizo recordación de los hombres a quienes debía su existencia el Instituto Campechano, y terminó felicitando a su actual Director el Dr. D. Patricio Trueba. Contestó éste, dando las gracias al Sr. Baranda por sus generosos conceptos. El banquete terminó a las cuatro de la tarde y durante él ejecutaron sus mejores piezas la banda de música del sexto batallón y la de nuestro Estado.

EL BAILE.

El teatro "Toro" convertido en precioso jardín, encerrando las más bellas flores del vergel campechano, presentaba encantador aspecto a las nueve de la noche.

A la entrada del teatro, destacábase un hermoso busto de bronce del Sr. General Díaz, en la cabecera del salón artísticamente colocados los retratos de los Gobernadores de Yucatán y Campeche, enlazados y coronados con hojas de laurel.

A las diez en punto llegó el Sr. Lic. Baranda, haciéndole los honores un cuadro del primer batallón de Infantería. Lo saludó el Himno Nacional, comenzando enseguida el baile.

Las bellas campechanas, luciendo correctos trajes escotados, de etiqueta, atraían las miradas y tras ellas los corazones de los jóvenes bailadores. Estos portaban el aristocrático frac y corbata blanca, traje de rigor para aquella distinguida fiesta. Se bailó hasta las cuatro de la mañana en medio de animación inusitada y justo es decirlo, las bellas campechanas con su agradable trato hicieron pasar ratos encantadores a los que tuvieron el placer de encontrarse en su compañía.

La orquesta campechana formada por numeroso personal, tocó el baile dejando oir preciosas piezas al compás de las que se bailó alegremente.

El lunes a la noche debió verificarse la retreta suspendida a causa de la lluvia del sábado.

EL REGRESO

Ayer en la mañana salió de Campeche el tren que trajo a esta ciudad a las personas que concurrieron a las fiestas verificadas en el vecino Estado con motivo de la inauguración del Ferrocarril Pennsular, habiendo llegado a la una de la tarde.

IMPRESIONES.

Los yucatecos que hicieron viaje a Campeche, vinieron gratamente impresionados, del trato fino y amable de que fueron objeto tanto por parte de los caballeros campechanos, como por la de las familias de la mejor sociedad de aquella capital que no perdonaron medio alguno para hacerles agradable su estancia en esa ciudad."

LAS ULTIMAS FIESTAS

"Ayer, cuando entró en prensa nuestro periódico, no se había terminado el banquete que el Sr. Gobernador del Estado, ofreció con motivo de la unión ferrocarrilera de Campeche y Yucatán, al Sr. Presidente de la República, padrino de la inauguración, representado por el Sr. Secretario de Justicia e Instrucción Pública. De modo que no pudimos hablar sino brevemente de esta fiesta que terminó a las cinco de la tarde, reservándonos hacerlo hoy.

Las mesas estaban ocupadas como por ciento setenta personas, funcionarios públicos, hacendados y comerciantes de ambos Estados.

El Sr. Gobernador hizo el ofrecimiento recordando que el Sr. General Díaz, había protegido poderosamente el desarrollo ferrocarrilero en la Península, y la justa parte que debía tener por tanto en esta fiesta, y terminó brindando por la prosperidad de los dos Estados hermanos.

En seguida se puso de pie el Sr. Lic. don Eduardo Castillo Lavalle y se escuchó su palabra torrencial, interrumpida por los aplausos. De ideas oportunas y brillantes, produjo una impresión viva en el auditorio que no se cansaba de manifstarle sus simpatías y admiración.

También hizo uso de la palabra el autorizado señor Dr. don Patricio Trueba, que habló también, como él sabe hacerlo, de las corrientes mutuas de fraternidad de Campeche y Yucatán que venían a estrecharse más con la nueva mejora.

También se escuchó la respetable voz del Sr. Lic. don Joaquín Patrón y la simpática del Sr. Lic. don Manuel Sánchez Mármol, la del Sr. Lic. don Perfecto Montalvo, que vino en representación del Gobierno de Campeche, y que brindó con sencillez y corrección, expresando los generosos impulsos con que el Sr. Gobernador del Estado vecino, había protegido la terminación de esa vía que tanto representaba en la prosperidad peninsular; la del Sr. Presidente de la Cámara yucateca don Roberto Rivas y la de don Francisco Rivera y Mutio.

Los oradores fueron calurosamente aplaudidos, cerrando brillantemente el Secretario de Justicia con un brindis digno de él, cortado con elegancia y dicho con emoción al recordar que su señor padre, don Pedro Sainz de Baranda, fué el primero que introdujo en el Estado de Yucatán el uso de la máquina de vapor.

En todas las fiestas que se celebraron con motivo del fausto acontecimiento de que tratamos, hubo un verdadero desborde de sentimientos de confraternidad, expresados con elocuentes frases por los oradores que en el punto limítrofe de los dos Estados y en esta ciudad, tomaron la palabra, como el Lic. don Eduardo Castillo Lavalle, cuya voz cautivó a todo el auditorio, que lo aplaudió con entusiasmo, el Sr. Dr. don Patricio Trueba, de cuyo discurso tratamos ayer al hacer la crónica de las fiestas, don Gaspar Trueba Mac-Gregor, el Sr. Lic. Serapio Rendón y don José I. Novelo, que fueron calurosamente aplaudidos.

Felicitamos una vez más a los Estados Peninsulares por la nueva era que se ha iniciado para ambos, con la inauguración del ferrocarril."



Don Luis Roberto Cárdenas — Que fué segundo Superintendente de esta Empresa.

DISCURSO DEL LIC. D. OLEGARIO MOLINA

(Tomado de "La Revista de Mérida" del 9 de agosto del mismo año.)

"Señores: Cúpome la honrosa distinción de ser, en estos momentos, el intérprete de la Compañía Peninsular para ofrecer la bienvenida al digno representante del Sr. Presidente de la República, a los Sres. Gobernadores de Campeche y Yucatán, al Jefe de esta Zona militar, a las autoridades civiles y militares de la Federación y de ambos Estados, y a todos los Sres. presentes. Sed bienvenidos: os saludo en nombre de la Compañía y os doy las gracias por haber venido a solemnizar con vuestra presencia, esta fiesta de la paz y del trabajo.

No es la convicción de mi suficiencia y de mis aptitudes, pero sí, un impulso irresistible del corazón lo que me ha inducido a aceptar la misión que me ha sido ofrecida; por eso vengo a unir mi desautorizada voz al concierto de nuestras alegrías, para felicitarnos mutuamente con motivo de la inauguración del Ferrocarril de Mérida a Campeche y saludar con nuestros aplausos, este acontecimiento, el más trascedental de cuantos se registran en la historia contemporánea de las dos Entidades Federativas de la Península.

Perdonad... me siento profundamente conmovido: una sensación indefinible embarga mis sentidos y apenas pueden los labios modular las palabras inspiradas por el rconocimiento y la gratitud. Y es que al encontrarme otra vez en estos campos, antiguos amigos de la infancia, agólpanse en mi mente los gratísimos recuerdos de los primeros años; las emociones de las dichas de entonces, se renuevan con todos sus encantos y bien sabéis que si en la vida, la amargura de las tribulaciones se albergan con fugaces instantes de alegría, siempre es más dulce para nosotros y más grato el recuerdo de las felicidades ya pasadas. Sí, recuerdo que aquí, a la luz de ese sol que iluminó las primeras sensaciones de mi adolescencia; al contacto suavísimo de ese ambiente que, de la montaña inmediata venía a templar las ardientes fantasías de mi imaginación juvenil; bajo ese cielo azul, testigo de las aspiraciones con que el patriotismo hizo vibrar por vez primera las fibras más íntimas de mi alma, soñé, que nuestra entonces triste y desolada Península se vería cruzada por esas cintas metálicas sobre cuya tersa superficie se deslizan, con vertiginosa rapidez esos gigantes de acero que llevan en sus alas vaporosas los elementos generadores de la vida y prosperidad de los pueblos. Soñé, sí porque ¿quién entonces en medio del tráfago de la guerra, cuando la patria gemía bajo el peso de las calamidades políticas y sociales, quién podía prever el puesto que había de ocupar más tarde en el mundo industrial, comercial y agrícola?

Era el año de 1854, entonces llegó a mis manos la obra titulada "Las maravillas del siglo". En sus brillantes páginas leí, con avidez, las atractivas descripciones de los primeros ferrocarriles construidos en Inglaterra: conocí los ingeniosos procedimientos de G. Stephenson, de ese humilde obrero que, con su talento práctico, se elevó a la categoría de los primeros ingenieros del mundo, resolviendo el problema de las vías férreas, y conquistando para su patria, la gloria imperecedera de iniciar la implantación del factor industrial que más ha contribuído a la expansión y bienestar de las sociedades modernas. Y, a medida que recorría aquellas páginas, el corazón se dilitaba con emociones contrarias; y en el ardor de mis aspiraciones patrióticas, pedí a los cielos que me concediesen, como único beneficio, el poder supremo de las hadas, para que, tocando con su mágica varilla esas capas inmensas de calcárea roca, que nuestras miradas encuentran por doquiera, hiciese brotar de ellas, inagotables manantiales de riqueza para multiplicar en nuestra República las hermosas maravillas del siglo. ¡Cuántos años han transcurrido desde entonces! siento ya sobre mis sienes la mano helada del tiempo, precursora del próximo fin de una existencia trabajada por las luchas de la vida; y, sinembargo, el corazón late aún con la energía de la pubertad, cuando contemplo que los sueños de ayer, se han convertido en la hermosa realidad de hoy... ¡Bendita sea la Providencia que me ha concedido tan inmensa satisfacción!

Mérida y Campeche, pueblos queridos entre los cuales el corazón comparte sus más hermosas aspiraciones, tras azarosa lucha, viéronse un día postrados exangües.

Pero, como el viajero que en la obscuridad de la noche, cae en la honda sima no percibida, y, sin detenerse en aumentar su desgracia, se incorpora presuroso para ascender y continuar su camino, así se irguieron con energía; y templando su vigor y sus fuerzas en la misma magnitud de sus desgracias, diéronse la mano noblemente; y enlazados en fraternal unión, consagraron su actividad e inteligencia, a las pacíficas conquistas de la civilización y del Progreso... Y de esa unión surgió el Ferrocarril Peninsular: y de hoy más, Mérida y Campeche, unidos con indisolubles lazos, solo serán ya, émulos en las luchas del trabajo, para el engrandecimiento de la patria común. Si este fuera el único bien que hubiera de derivarse de la mejora, que hoy inauguramos, motivo sería, en verdad digno y bastante para justificar nuestro entusiasmo y nuestras alegrías; pero no, no será el único: todavía nosotros, y las generaciones venideras recogeremos otros valiosísimos beneficios.

Cuando en el año de 1856, se proyectó la construcción del primer ferrocarril de Progreso, preguntábanse las gentes qué objetos y qué mercancías darían vida y actividad al ferrocarril proyectado. He tenido a la vista los cálculos del tráfico, que entonces se hicieron, y figuraban en primera línea, las arenas, las piedras, y otros objetos de pobrísima valía que deberían transportarse del puerto, para las necesidades de la ciudad de Mérida: éstos eran, entonces, los únicos elementos con que se contaba para obtener un módico interés por el capital que habría de invertirse. Ese primer ferrocarril llegó a ser un hecho, gracias a la perseverancia del concesionario, precisamente cuando el tiempo y la oportunidad eran menos propocios; cuando nuestro país aún en medio de las luchas fraticidias, no ofrecíanlas facilidades financieras que hoy permiten llevar a término hasta las empresas que parecían menos viables.

Casi paralelamente a ese ferrocarril, construyóse otro en competencia con el primero; y ambas em-

presas hacen actualmente un servicio activo entre Mérida y Progreso, llevando a las poblaciones de itinerario, la vida y la riqueza, sin que entre las mercancías que trasportan diariamente, se registren los materiales de construcción que primitivamente se computaron entre los objetos que debían servir para el sostenimiento de un solo ferrocarril.

Posteriormente se lanzó al público el pensamiento de construir el ferrocarril de Peto: una sonrisa de excepticismo y de sarcasmo acogió esta iniciativa: en el semblante de los que se consideraban más autorizados para dar su opinión en materia de ferrocarriles retratábase la convicción del fracaso, decíase entonces, que el ferrocarril del Sur trasportaría en un día todos los productos anuales de la industria azucarera, y destinaría al descanso, los trescientos sesenta y cuatro restantes del año.

Afortunadamente los hechos han venido a desmentir aquellos fatídicos pronósticos: hoy, ese ferrocarril, que fué objeto de las burlas de los hombres de poca fe, iniciado por el Gobirno del Estado, proseguido después por su actual que ha descollado entre nuestros hombres de acción, por su habilidad práctica en esta clase de empresas estará en breve, a las puertas de la villa de Peto; pero aún antes de llegar a su estación terminal, los accionistas recogen ya el merecido fruto de su laboriosidad y constancia, con gran contentamiento de los habitantes de aquella comarca, que encuentran en el desarrollo de su riqueza, el aseguramiento de la paz, factor indispensable para el adelanto y prosperidad de los pueblos.

Otro ferrocarril, no menos importante, avanza también hacia los confines del Oriente de Yucatán, llevando a aquellas remotas fronteras, por tanto tiempo víctimas de las irrupciones vandálicas de los salvajes, la esperanza de entrar pronto en el goce de los progresos de nuestro siglo. El sorprendente adelanto de esa vía, se debe a otro de nuestros hombres públicos, que se ha distinguido por la firmeza de su carácter y por su inalterable fe en el porvenir de una obra, cuya jecución parecía dudosa a los mismos que fortalecían y alentaban el espíritu del concesionario.

Los que, al iniciarse estos ferrocarriles, los saludaron con sonrisas de sarcasmo y de incredulidad, los contemplan hoy estupefactos, sin poder explicarse la realización de esas maravillas, con tan escasos elementos. Y es porque nunca se han dado cuenta del poder del carácter, ni de la influencia que tiene la fuerza de la fe, de la constancia y de la iniciativa, en la transformación de las sociedades; porque jamás han podido las leyes económicas que rigen la marcha de los progresos humanos; porque semejantes individuos, gentes pobres de espíritu, desconocen las saludables enseñanzas de la experiencia, y suponían que los ferrocarriles solo deben medrar y prosperar en las grandes ciudades de Europa y de los Estados Unidos, que por la densidad de su población, pueden ofrecer vida y movimiento del tráfico ferroviario.

Mas esto, señores, es invertir el fin y el objeto de las vías férreas; porque no son las ciudades las que precisamente impulsan el desarrollo de los ferrocarriles; son estos, por el contrario, los que, facilitando las comunicaciones, aminorando las distancias, reduciendo los precios del transporte, despiertan las actividades y energía de los individuos, ante la perspectiva de utilidades y lucros antes no esperados, y los inducen a agruparse en colectividades en los lugares más inmediatos a las nuevas vías, lugares que gradualmente van ensanchando sus confines, para convertirse, en breve tiempo, en centros poderosos del movimiento y de la actividad humana.

Esos grandes beneficios, creados por los ferrocarriles, se vienen ya disfrutando en Yucatán; el bienestar se siente y se palpa desde la ciudad de Mérida, hasta nuestras fronteras; los sentimientos ruines y mezquinos ceden sus puestos a las aspiraciones nobles y g nerosas; los pensamientos levantados fortalecen el espíritu, e inspiran la esperanza de un grandioso porvenir no lejano para nuestra Patria. Allí donde una estación ferroviaria se ha erigido, allí se ven semblantes risueños, anunciadores de la confianza del bienestar; allí donde se ha escuchado el silbido de la locomotora, allí se observa el movimiento de las transaciones mercantiles, se estrechan las relaciones entre el centro y los extremos, y se va preparando los elementos de nuestro perfeccionamiento moral, intelectual y social. Y este mágico diorama, cuyos esplendentes coloridos iluminaran brillantemente el porvenir de Yucatán, vendrá pronto por la ineludible ley del progreso económico de los pueblos, a derramar también su luz fecundizante sobre las poblaciones del Estado de Campeche, en cuyos fértiles campos, la laboriosidad y energía de sus hijos, alcanzarán la justa y merecida recompensa, de sus esperanzas y de sus afanes.

Afluirá el capital, acudirán nuevos pobladores, y esos campos hoy incultos se cubrirán de doradas espigas, que llevarán al hogar del agricultor las dulces satisfacciones de la riqueza honradamente adquirida; en esas selvas, por tanto tiempo silenciosas y mudas se escuchará el ruido acompasado de las máquinas de vapor, la alegría bulliciosa de los trabajadores, el tráfico de los que han de trasportar, a la estación vecina, el fruto de las labores del día; esas ricas regiones, casi inexplotadas por la mano del hombre civilizado, que se extienden más allá de esa cordillera que levanta ante nosotros sus verdosas crestas, se verán periódicamente cubiertas con las rosadas flores del tabaco que tan pingües utilidades ofrece a sus cultivadores; los inmensos cañaverales elevarán sus ondulantes penachos hasta perderse en lejanos horizintes, los cafetos ostentarán, entre su exhuberante follaje, sus purísimos frutos; y esas pequeñas poblaciones que apenas viven la vida de la esperanza, de la ilusión, se transformarán, como por encantamiento, en centros populosos q. traerán sus valiosos contingentes en forma de cereales, fibras, maderas tintóreas y de ebanistería, hule, chicles, marfil vegetal, pieles, animales en pie, y otros numerosos artículos para alimentar el tráfico del Ferrocarril Peninsular. Todo esto será el resultado seguro de la mejora que hoy inauguramos; esas serán las hermosas realidades soñadas por los hombres que concibieron, iniciaron y han llevado a buen término esa obra simpática y del más lisonjero porvenir, que cuantas hasta hoy se han ralizado en la Península. Estos hombres han merecido bien del país, y en los momentos en que nuestros corazones se abandonan a la expansión y a la alegría.

Justo es que les consagremos un recuerdo de gratitud y cariño.

Desde luego surge ante nosotros, la prominente y severa figura del primer magistrado de la Nación. Fundador de la paz y de la tranquilidad pública, débese a él antes que a nadie la transformación económica de nuestra patria. A sus esfuerzos constantes,

a su energía inquebrantable, a su elevado criterio, debemos sin duda, esas numerosas vías férreas que cruzan por todas partes el territorio nacional, llevando a nuestros puertos lejanos, y a nuestras fronteras internacionales, el fruto del trabajo de los habitantes de la República. A él debemos esas numerosas líneas telegráficas que, extendiéndose sus redes metálicas hasta los villorrios más insignificantes, facilitando el cambio constante de las relaciones intelectuales, industriales y agrícolas, favorecen la asociación del capital, activan las transacciones y el comercio mutuo de los productos de los difirentes Estados de la Federación, y contribuyen eficazmente al desarrollo de nuestra cultura y al perfeccionamiento de nuestras costumbres.

En todas las grandes mejoras implantadas en nuestra República durante las dos últimas décadas; en la construcción de calzadas y puentes; en las construcciones marítimas; en el establecimiento de nuestras industrias; en el perfeccionamiento de los medios de instrucción pública; en la organización de la Hacienda Nacional; en la creación del crédito de nuestra República; en la espansión de nuestro comercio interior; en el mejoramiento de nuestros puertos; en la creación de establecimientos de asistencia y caridad; en todo aquello, en fin, que de alguna manera pudiera contribuir al levantamiento intelectual, moral, o material de nuestra patria, en todo hemos visto la mano providente de nuestro ilustre Gral. don Porfirio Díaz; ella ha acudido solícita para alentar, fomentar y desarrollar las energías de nuestro país, y dirigirlas al cauce vigorizador del trabajo honrado. Y no son los Estados de Campeche y Yucatán, los que menos han sido favorecidos en este movimiento de evolución transformista; los faros de nuestros puertos, los muelles, los nuevos establecimientos industriales, los ferrocarriles construídos y en construccinó, las últimas concesiones de los Ferrocarriles Sur-Orientales, llamados a ejercer una saludable influencia en la terminación de la guerra social, y en la repoblación de aquellas regiones, todo demuestra la atención con que nuestro Primer Magistrado se interesa por el porvenir de esta Península. Yucatán y Campeche le deben gratitud y reconocimiento; y, en estos momentos de regocijo, hagamos, señores, votos por su felicidad, y por la prolongación de una tan cara, identificada con la salud de nuestra patria.

Otra personalidad, no menos simpática, debe ser evocada en nuestros recuerdos de hoy, personalidad arrebatada prematuramente al cariño y al afecto de sus numerosos amigos que supimos apreciar sus nobles y eminentes cualidades públicas y privadas. Sí, el ilustre Gral. don Pedro Baranda tiene también justos títulos al reconocimiento de los hijos de la Península, por haber cooperado en la realización del Ferrocarril Peninsular; a su iniciativa debiose la primitiva concesión de la línea de Campeche a Calkiní, y fué su amistosa y patriótica intervención la que consolidó en una sola, las dos empresas, como el medio seguro de llegar más pronto al término deseado.

La parca inexorable no le permitió presenciar el coronamiento de sus esfuerzos y esperanzas; pero cúpole en suerte encontrar en su hermano, el Sr. Ministro de Justicia e Instrucción Pública, Lic. don Joaquín Baranda, un digno legatario a quien trasmitir la nobilísima misión, fielmente cumplida, de velar por la terminación de esta obra, de la cual esperaba tantos bienes para su suelo natal. Justo es consignar aquí que la Compañía del Ferrocarril Peninsular siempre ha encontrado, en el Sr. don Joaquín Baranda, el auxilio más eficaz para vencer cuantas dificultades ha podido pulsar en el curso de sus trabajos y a él débese, principalmente, la pronta conclusión de esta mejora.

En el orden de nuestros respetuosos recuerdos, corresponde hacer mención del Sr. Gobernador de Yucatán, don Manuel Romero Ancona, que inició la contrucción de la línea de Mérida a Calkiní; del Sr. Gobernador de Campeche, don Juan Montalvo, que no omitió ningún sacrificio, y aún concedió a la Empresa subsidios extraordinarios para activar sus trabajos; del Sr. Méndez Estrada, anterior concesionario de la línea de Campeche, de los señores Olegario y Rodulfo G. Cantón, primeros constructores y administradores de la línea de Yucatán, de los Sres. don José Domínguez Peón, don Eloy Haro y don José Castellot, que sucesivamente concurrieron a la consecución de los servicios de organización y administración de la Compañía; y por último, del actual Director, don Augusto Peón, quien, en los últimos años, se ha distinguido por su actividad y constancia para dar una rápida, inteligente y económica dirección a los trabajos de terminación definitiva.

Todos ellos han puesto su valioso contingente para dotar a la Península de esta importante vía férrea, base cierta de la futura prosperidad de las poblaciones que recorre; a todos ellos debemos un recuerdo de reconocimiento.

Pero al consagrar este homenaje de justicia a la generación actual, no nos lleve, la satisfacción que experimentamos, hasta inducirnos a creer que todas las conquistas alcanzadas son el exclusivo fruto de nuestras labores y vigilias.

No, señors, porque en todas ellas debemos ver también la mano de las generaciones que nos han precedido: ellas han preparado el campo; nosotros hemos sembrado el árbol; toca a las generaciones venideras, su conservación y la recolección de sus frutos.

Las finas telas con que cubrimos nuestros cuerpos; la belleza arquitectónica, seguridad y magnificencia de los edificios que nos ofrecen amparo contra las inclemencias del cielo y contra los rigores de las estaciones periódicas; los progresos científicos y las bellezas artísticas, que brindan solaz y recreo a la inteligencia fatigada por el trabajo; los beneficios portentosos del vapor y de la electricidad; las invenciones modernas que vinieran a satisfacer lujosamente hasta las necesidades más triviales del hogar; todo, señores, no es más que la acumulación del trabajo de las generaciones pasadas. A ellas somos deudores de los goces y satisfacciones que actualmente disfrutamos; por lo mismo hoy, que venimos a celebrar la inauguración de este ferrocarril, no olvidemos dirigir una mirada retrospectiva a los que, antes que nosotros, han consagrado sus esfuerzos y sus vigilias a crear los elementos que hemos aprovechado para la realización de nuestro actual perfeccionamiento. Los que, por la prensa, por la palabra o por su ejemplo, han alentado, fomentado y propagado el amor al trabajo; los que en los campos han desarrollado el cultivo de las plantas textiles, fuente principal de nuestra riqueza pública; los que, en el estudio de la mecánica, han consagrado sus desvelos a la solución del difícil problema de la máquina más apropiada para la fácil y económica extracción del

henequén; los que en el comercio, han ido a buscar a los centros financieros de otros países lejanos, bajo la responsabilidad de su crédito personal, los capitales que necesitaba el agricultor para ensanchar su esfera de acción; todos ellos son los obreros de nuestros adelantos, y a sus labores, a su perseverancia en el trabajo, debemos, sin duda, la satisfacción de venir hoy a inaugurar el Ferrocarril Peninsular.

Sin la marmita de Papín, que dió a conocer al mundo científico, la fuerza expansiva de los gases, acaso no disfrutaríamos todavía los inmensos beneficios de las nubias aplicaciones de Fulton y de Watt; sin los descubrimientos de Gilbert, de Symer, de Franklin y de Volta, tal vez no pertenecerían a nuestra centuria esos mágicos modernos, como Ericson y Telsa, que, arrebatando sus misterios secretos a la naturaleza, han logrado encontrar en sus manos el calor, la luz, la fuerza de moción, y pretenden, para el porvenir, unificar en una sola fuente los elementos generadores de la vida humana; acaso, en fin, sin esos humildes aparatos, fruto de la paciente observación de algunos de nuestros pobres indios,cuyos nombres ni siquiera han sido conservados a la posterioridad, sin la invención del "tonco" y del "pac-ché", fundados en la combinación de la presión y la tracción aplicadas a una superficie plana o curva, estaríamos privados, todavía, del beneficio de las máquinas de Solís, de Villamor, de Prieto, de López Evia, de Lannaux, y de Ruiz, que tan eficazmente han contribuído a la expansión de la industria henequenera. Yde seguro que la cooperación de esos obreros del pasado, representa desvelos, angustias, miserias, vigilias y labores mucho más meritorias que las penalidades morales, intelectuales y materiales de los de la generación actual. Porque ¿quién ignora los sufrimientos y dificultades del que anda por vez primera un camino escabroso, no hollado antes por la planta del hombre? Convencidos de cuanto debemos a los que nos han precedido, no leguemos al olvido su memoria, enseñemos a nuestros hijos a pronunciar, con respeto y veneración, los nombres de todos aquellos que de alguna manera, han contribuído al desarrollo de los elementos de prosperidad de esta tierra querida donde se meció nuestra cuna. Elos nos dieron el ejemplo de lo que puede la fé combinada con la energía; su saludable enseñanza nos ha guiado y fortalecido en medio de nuestras tribulaciones, para perseverar en el trabajo, y legar a nuestros hijos los bienes presentes y las lisonjeras promesas del futuro; hemos satisfecho así, la deuda contraída para con nuestros mayores; toca ahora, a la juventud que se levanta, conservar las conquistas alcanzadas, y trabajar con perseverancia para saldar las deudas del porvenir.

FERROCARRIL DE MERIDA A CAMPECHE

RESULTADOS DE LA EXPLOTACION.

Año	Pasajero	Productos de Pasaje	CARGA		Productos Diversos	Total Productos
			Toneladas	Kilos		
1883	22944	$ 3586.10	462	169	$ 1120 32	$ 4706.42
1884	97285	,, 13161.59	3952	565	,, 5203.67	,, 18365.26
1885	76135	,, 12535.94	7794	570	,, 9306.31	,, 21842.25
1886	65274	,, 10779.44	6265	722	,, 9579.90	,, 19359.34
1887	68883	,, 11793.63	8106	813	,, 13263.22	,, 25056 85
1888	86329	,, 22172.11	11514	018	,, 21106.70	,, 43278.81
1889	58385	,, 17017.47	12534	035	,, 28300.44	,, 45317.90
1890	65496	,, 28939.04	6779	458	,, 19057.60	,, 47996.73
1891	96994	,, 35303.04	17328	478	,, 36035.70	,, 71338.74
1892	87954	,, 33598.11	17363	510	,, 39330.26	,, 72928.37
1893	124983	,, 56034.03	21775	101	,, 53390.97	,, 109425.00

TOTAL $ 479 615 67

Ferrocarriles Sud-Orientales

Los señores Lics. Joaquín D. Casasús y Rosendo Pineda, fueron autorizados por el Gobierno Federal, con fecha 19 de marzo de 1897 para construir y explotar un Ferrocarril de Peto a la Bahía del Espíritu Santo, con ramal a la de la Ascención; otro Ferrocarril de Valladolid hasta conectar con el anterior en el lugar más adecuado y un tercero, de un punto de la Bahía de la Ascención hasta Río Hondo, formando así una red ferrocarrilera que abrazaba el Estado, porque venía a encontrarse con las terminales de Peto y Valladolid, de las líneas pertenecientes a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., y se extendía a puntos extremos del Territoro de Quinatana Roo, abarcando así una extensión de 450 kilómetros.

Era natural que esta concesión llegara a despertar entre los hombres de negocios de Yucatán, marcado interés e inucitado entusiasmo porque veían que de llevarse a cabo tal empresa, aquellas regiones abandonadas, malsanas y carentes de vías de comunicación resultarían a la larga una fuente de incalculable riqueza, de bienestar y un elemento importantísimo para la pacificación y redención del maya que habita en esas regiones abruptas, sustraído desde hace más de setenta años a la civilización y al progreso.

En la concesión, dado que, esas redes atravesarían por millares de hectáras de terrenos baldíos y de prodigiosa riqueza, se hacía constar que los Ferrocarriles Sud-Orientales se encargarían de hacer el deslinde correspondiente, aplicándose por tal concepto, una tercera parte de beneficio y otro tanto igual por subvención, dejando al Gobierno Federal que disfrutara de la tercera parte restante.

Fué tan favorable la acogida que a este proyecto se dispensó, que no tardó en suscribirse, más bien en forma popular, un capital inicial de un millón doscientos cincuenta mil pesos, distribuídos en acciones de a cien pesos cada una, y pagaderas en diez exhibiciones mensuales.

Organizóse el Consejo de Administración que fué integrado por los señores Rodulfo G. Cantón, Pedro M. Peón de Regil, Joaquín D. Casasús, Rosendo Pineda, Justo Sierra, Avelino Montes, Eloy Haro, Rafael Peón, Manuel Sierra Méndez, José Castellot y D. Olegario Molina, como Presidente de dicho Consejo. Y el 15 de septiembre del año de 1900, clavose el primer riel verificándose con tal motivo una fiesta solemne que tuvo lugar en la villa de Peto, a cuya ceremonia asistieron distinguidas personalidades de la política, de la banca y del comercio del Estado y en la que pronunció un hermoso discurso el inolvidable Doctor don Luis F. Urcelay, como verán nuestros amables lectores en la sección respectiva.

Una vez iniciados los trabajos de construcción, desgraciadamente fueron abandonados éstos, hasta el décimo cuarto kilómetro, pues los empresarios llegaron a la conclusión de que sin el apoyo moral y sin una subvención en efectivo, se hacía imposible realizar tan benéfica obra y no hubo más remedio que hacer abandono de los derechos de concesión y hasta de los rieles que se habían traído para el efecto y que fueron entregados a la Nación y los cuales permanecen hoy día, completamente abandonados, liquidándose así esa Compañía que tantos beneficios estuviera hoy prestando al Estado y a la Federación.

Pero acontece con algua frecuencia que las buenas obras, las obras más útiles son las que con más escollos tropiezan entre nosotros...

Discurso del Dr. Don Luis F. Urcelay M.

El Consejo de la Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales me ha honrado designándome para llevar la palabra en esta fausta ocasión, y me siento enaltecido al desempeñar este elevado encargo ante personas que con su empeño y apoyo tan valiosos, han sabido estimular los incipientes trabajos de esta interesante Compañía.

Confundiéndose en la misma solemnidad con que la Empresa vecina y hermana festeja su espléndido triunfo, venimos hoy a celebrar la eclosión de un nuevo brote de la cultura y ansia de prosperidad de nuestro país, retoño vivaz que crecerá rápidamente y será por extremo beneficioso, no podemos dudarlo, pues en Yucatán hemos sido testigos de que con el desarrollo de las vías férreas ha sido más grande el progreso del Estado en los últimos cinco lustros, que en los largos años de anterior existencia

Conocemos las ventajas de los ferrocarriles, que, además de la comodidad y economía que proporcionan, equilibran los jornales y ayuda a una distribución más equitativa de la riqueza. Ellos permiten balancear las ganancias de las industrias especiales de una región, haciendo más útil para todo el Estado la productividad de sus diversas comarcas, con lo cual éstas se hacen dependientes unas de otras, y por la comunidad de intereses constituyen un todo bien ligado y compacto, siendo el resultado definitivo de los ferrocarriles afianzar la unidad del país y lograr que los elementos de éste se hagan solidarios y sinérgicos, y determinen la prosperidad y poderío en el interior, a la vez que le atraigan el respeto y consideración de las naciones extranjeras.

Por ser estas verdades conocidas, las presentes festas suscitan en el pecho de todo buen mexicano, sentimientos de regocijo, el cual se intensifica y se convierte en entusiasmo cuando a través de las brumas del ignoto futuro, prevemos y presentimos la esplendorosa transformación de nuestra República al influjo de las corrientes civilizadoras que con los ferrocarriles nos traen un aumento de bienestar doméstico, más riqueza, más fuerza y mayor consideración.

Un sello distintivo de nuestra línea, es que los otros ferrocarriles del Estado han sido construídos y continúan por el esfuerzo de unos cuantos hijos del país, largamente dotados por la naturaleza con energías de contracción y de carácter; al paso que la Com-

pañía de los Sud-Orientales, es una Empresa popular, pues entre los laboriosos habitantes del Estado, muchos, aún de las clases poco acomodadas, suscribieron la mayor parte del capital: y esto se explica, porque con su buen sentido y su levantado espíritu público, los yucatecos comprendieron cuán inútil era lamentar románticamente la pérdida del territorio ocupado por los mayas insumisos, cuán estéril su reconquista si no iba acompañada de un vasto plan de pacificación y de colonización,, en que se emplearan todos los recursos del adelanto moderno, de manera que se proveyese a todas las necesidades de la gigantesca obra que ofrece múltiples aspectos, todos ellos de sumo interés para el pueblo de Yucatán.

Por tanto resulta lógico y natural, que cuando el Supremo Gobierno acordó la concesión de esta línea, nuestro pueblo llenara las listas de suscripción y se formara pronto la Compañía.. ¿Cuáles son los fines de ésta? La Compañía se propone llevar en las refulgentes cintas de acero, el canon de la civilización a los más remotos lugares de la costa oriental y de la frontera con Belize; colaborar con el Supremo Gobierno para hacer eficaz y duradera la obra de pacificación, dando a los mayas que se sometan un trabajo bien renumerado, por el cual tomen parte en el progreso del país y así comprendan que caben ampliamente en el regazo maternal de la patria, y que para ellos las armas de nuestros valerosos militares, armas son de custodia y no armas fraticidas; procurar por la colonización el aumento de los habitantes de la República, salvando con cruzamientos eugenésicos la falleciente raza de Tutul Xiu, y sobre todo, hacer la distribución parcelaria de los terrenos que le corresponden, punto de maravillosa trascendencia moral y política, pues así la Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales pondrá al alcance de los pequeños propietarios y de las individuales energías, medios seguros y fundamentos indestructibles para que satisfagan con facilidad las verdaderas necesidades de la vida.

Los centenares de accionistas que forman esta Compañía, aún los más pobres, llegan a tener propiedad de predios, base de toda riqueza y paso político trascendental, porque el propietario ama desde luego la paz que le asegura su vida y sus bienes; y ama el trabajo que ministra la subsistencia, la comodidad y a veces la abundancia.

En otros países se ha hecho lo que proyectamos hacer en nuestro Estado. En algunas comarcas del Africa y de la América del Sur, donde el clima las envuelve con un sudario, donde discurren los intangibles escuadrones de fiebres escuálidas que se pasean como gnomos en las tupidas florestas y sobre las charcas y los esteros, donde la fauna es hostil y monstruosa y deletereos los sutiles efluvios del mundo vegetal, se han desarrollado factorías importantes, se han descuajado las selvas, se han saneado los terrenos, y las poblaciones allí radicadas están en auge y esplendente prosperidad.

Ahora bien, compatriotas: estamos en muy superiores condiciones, pues nuestra fauna no es la del Africa, ni en nuestros terrenos una vegetación inextricable se corrompe al sol con las inundaciones de los ríos, enviando a todos los vientos esos callados y pavorosos ministros de la muerte, que han diezmado en otros países numerosas expediciones.

Estamos en muy superiores condiciones y disponemos de recursos extraordinarios. La Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales es una Empresa del pueblo yucateco, que ha dado siempre muestras de vigor, de laboriosidad y perseverancia. Pero este pueblo no está solo: pues inspirando esta obra y como alma de ella, está el señor Presidente de la República, quien nos imparte decididamente su eficaz apoyo desde el principio de nuestros trabajos, y obliga hoy una vez más nuestra gratitud con haberse dignado apadrinar esta significativa fiesta.

La Compañía aprovecha estos solemnes momentos, no sólo para conocer los beneficios recibidos, sino para mostrarse halagada por el tacto con que el señor Presidente escogió a su representante, pues es motivo de suma complacencia para la compañía ver aquí presidiendo el inicio de la construcción al digno jefe del Estado, quien como hombre público y como propietario del Ferrocarril de Oriente, nos han impartido todos los auxilios que le ha sido posible, secundando en todo las miras de su alto representado. Otro motivo de agrado para la Compañía en este particular, es que el señor General don Francisco Cantón consagró en otra época todos sus bríos a combatir a los enemigos de nuestra cultura, yque la reconquista del territorio Sud-Oriental ha sido una de las constantes aspiraciones de su existencia.

En nombre pues, de la Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales, tócame la alta honra de tributar al egregio padrino de esta fiesta, decidido benefactor de nuestra obra, y a su muy digno representante y colaborador, el homenaje más cordial de nuestro profundo agradecimiento.

Hemos inaugurado esta obra que sintetiza antiguas y nobles aspiraciones de nuestro Estado natal; ha llegado el momento solemne, y qué hermoso y qué sujestivo es celebrar el aniversario de nuestra patria con esta obra de humanidad, tan llena de esperanzas! Habéis visto quiénes se encargaron de clavar el primer riel. En presencia de estos veteranos, glorias supervivientes de nuestro luctuoso pasado, dignamente presididas por un jefe, el Sr. General don Ignacio A. Bravo, siento que me embargan los mismos sentimientos que a vosotros que mirais en el ejército, no sólo la fuerza, sino también el decoro y la gloria de nuestra patria.

Compatriotas: en esta heróica villa, cuyos habitantes hasta hace poco opusieron sus esforzados pechos a la invasión de los salvajes, ¿quién no se siente conmovido al mirar que la obra civilizadora que emprendemos es inaugurada por militares que derramaron su sangre y hoy exponen su vida en aquellos campos, a donde vamos a llevar las luces del siglo y las bienandanzas de la paz? ¿Quién no ve que si los gloriosos guardianes de nuestra bandera nacional clavan el primer riel y velan por la seguridad de nuestros trabajadores y por la conservación de nuestras obras, es porque el ejército pone los cimientos para que podamos levantar el sorprendente y grandioso edificio que proyectamos? Corren aquí parejas las armas y la industria en una idea genial del señor Presidente de la República, para la reconquista y civilización de estos remotos confines de la patria. La solución práctica en estos problemas la dan los Ferrocarriles Sud-Orientales, pues son los lazos de unión con nuestros hermanos descarriados y centros atrayentes para que, al ruido de nuestras conquistas pacíficas en la agricultura y en la industria, ven-

ga una población emprendedora a traer el contingente de sus brazos que impulsen con nosotros el carro del progreso.

Empezamos nuestros trabajos en los albores del siglo XX; y hoy que todos los pueblos se encaminan al engrandecimiento y un espíritu de emulación sopla sobre el mundo, preparémonos a ir señalando nuestro paso con una nota vibrante de virilidad y patriotismo, a esperar tranquilos el fallo justiciero de la Historia. Hagámonos todos soldados del progreso, arriba nuestras banderas, y montemos la guardia a las puertas del ideal! Llevemos adelante nuestras luces, llevemos a término nuestra obra, para que no nos sorprendan los días críticos con nuestras antorchas apagadas. Están de nuestro lado el poder, la fuerza y la riqueza; pongamos también la fé que trae el entusiasmo. Creamos firmemente en nuestra misión y en los altos destinos de la patria: pues la fé es tan poderosa, que si estos destinos no fueran manifiestos, Dios los señalaría a la patria mexicana, expresamente para premiar nuestros esfuerzos emanados de esa fe, que es para nuestra obra caudaloso raudal de fuerza incontrastable!

F. C. Unidos de Yucatán, S. A.

Con fecha 1º de noviembre de 1902 fué constituída en esta ciudad la Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., con un capital de VEINTE Y TRES MILLONES DE PESOS, habiendo autorizado la escritura respectiva el Notario Público, Sr. Lic. Maximiano Canto, la que suscribieron los Sres. Carlos Peón Machado, Pedro Peón Contreras, Eusebio Escalante Bates, Nicolás Escalante Peón, Augusto L. Peón, Dr. José Palomeque, Eusebio Escalante Peón, José Gabriel Escalante Lara, José Domínguez Peón, Sixto García, Agustín Vales Castillo, Avelino Montes, Armando G. Cantón y Alfredo Domínguez Peón. El Sr. D. Nicolás Escalante Peón, fué designado en la misma escritura para Director General de la Compañía y en la primera sesión ordinaria celebrada el 3 del mismo mes, fué elegido el primer Consejo de Administración que debería durar hasta el 31 de diciembre de 1906 y se integró en la forma siguiente: Presidente: Sr. Carlos Peón M.; Vice, Eusebio Escalante Bates; Vocal 1º Doctor José Palomeque; Vocal 2º, Avelino Montes; Vocal 3º Agustín Vales Castillo; Vocal 4º, Pedro Peón Contreras; Vocal 5º, Ernesto de Regil; Suplentes del 1º al 5º Vocales, Sres. Rogelio V. Suárez, Alberto García Fajardo, José Juanes G. Gutiérrez, Domingo Evia y Roberto Casellas Rivas; Secretario, Nicolás Escalante Peón; Pro-Secretario, Joaquín Peón. Comisarios Propietarios, Augusto L. Peón y José Vales Castillo; Suplentes, José Domínguez Peón y Perfecto Bolio y Bolio.

Imprimióse desde luego a la nueva Empresa una marcha de progreso y de verdadera actividad, dándose a los servicios ferrocarrileros una nueva organización, de acuerdo con las necesidades que exigían las circunstancias; pero como ni todas las vías ferroviarias habían sido controladas todavía como ni tampoco habían adquirido todas las Compañías de Muelles y Almacenes de Progreso, comenzaron los trabajos tendientes a este fin y así fué como al poco tiempo de haberse formado esta poderosa negociación fué comprada por ella la Compañía Alijadora, Muelles y Almacenes pertenecientes a los Sres. General Francisco Cantón, José Gabriel Escalante y a la Ward Line; y a los pocos años o sea entre el 1908 y 1909, adquirió el control de todas las acciones de la Agencia Comercial S. A., a cuyo frente quedó como Director y con poder especial para el caso, el Sr. Frank Vallado.

Como era necesario construir el tramo de Dzitás



ESTACION CENTRAL

a Valladolid y de Dzitás a Espita, Calotmul y Tizimín, así como el de Ticul, pasando por Muna y Sotuta, desde la medianía entre Huhí y Sotuta, compráronse todos los elementos necesarios y activándose estos trabajos de construcción e inaugurándose el tramo hasta Ticul, el 15 de septiembre de 1904; el de Valladolid, el 4 de mayo de 1906; el de Espita, el 3 de noviembre de 1907; el de Sotuta, el 7 de enero de 1912 y finalmente, el de Tizimín, el 30 de noviembre de 1913; siendo los constructores los Ingenieros siguientes: El tramo hasta Ticul, el Sr. Manuel G. Cantón; el de Valladolid, siguiendo por orden cronológico diremos que de Mérida a Conkal lo fué don Antonio Espinosa Rendón y de este punto hasta Dzitás, el Lic. don Mariano Brito y hasta Valladolid G. H. Kilpatric y E. Von Pionthouski y de Dzitás a Espita, Pionthouski y Pedro Meneses y de Espita a Tizimín, Manuel G. Cantón.

El 16 de enero de 1908, la Empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., compró al Sr. Lic. don Rodulfo G. Cantón, en la suma de DOS MILLONES CIEN MIL PESOS el Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta.

El tramo de este ramal a Sotuta fué construído por los ingenieros don Pedro Negrete y don Vicente Molina sucesivamente.

Ya propietaria esta poderosa Empresa de todos los Ferrocarriles del Estado y habiendo construido todos los ramales que faltaban, previas ciertas refor-

mas a las respectivas concesiones llevó el progreso y la prosperidad a todas esas ricas regiones del Estado por medio de las cintas de acero, terminando así de realizar el ideal más hermoso de esos héroes del trabajo que en vida se llamaron José Rendón Peniche, Francisco Cantón y Rodulfo y Olegario G. Cantón, a quienes ayudaron de una manera muy eficaz los incansables ingenieros Sres. Vicente Méndez Echazarreta, Antonio Epinosa Rendón, Olegario G. Cantón, Olegario Molina Solís y Mariano Brito.

Las obras tan importantes que se habían realizado hasta algunas Estaciones terminales no solamente distrajeron los depósitos y las utilidades de esta Compañía, sino que llegó hasta adquirir compromisos con algunas instituciones bancarias y como aún faltaban por terminarse algunos tramos y por realizarse otras obras de no poco costo, como eran la reconstrucción de la línea del Sur, el Sanatorio "Rendón Peniche" y la Estación Central y que eran de suma urgencia, se propuso entonces contratar un empréstito por la suma de OCHOCIENTAS VEINTE Y CINCO MIL LIBRAS ESTERLINAS, operación que se llevó a cabo el 25 de mayo de 1910.

Habiendo sido designado el entonces Consejero don Luis S. Carranza, e investido de poderes amplísimos, con fecha 8 de abril del mismo año y ante el Lic. Tomás Aznar Rivas, Notario Público, para llevar a cabo la operación, pasó a la ciudad de New York. La Casa contratante fué la de los Sres. Shoerreder y Cía., de Londres.

El 15 de septiembre de 1920 fué inaugurado en la Estación Central todo el movimiento Ferrocarrilero, siendo Presidente del H. Consejo el Dr. don Alvaro Medina Ayora. Este edificio costó a la Empresa la suma de $1'379,960.44 y el Sanatorio "Rendón Peniche" fué abierto al servicio público en el mismo año, habiéndose invertido en su construcción unos TRESCIENTOS VEINTE YCINCO MIL PESOS, aproximadamente. Pero las oficinas se instalaron el 1º de mayo del mismo año.

La red controlada por esta Empresa abarca una extensión de 904 kilómetros y su itinerario en sus diversas Divisiones es el siguiente:

División del Norte Línea troncal. Estaciones: Itzimná, Chuburná, Yaxché, San Ignacio, Progreso.

Ramal de Izamal.—Estaciones: Mérida, Tixpeual, Tixkokob, Euan, Cacalchén, Bokobá, Tekantó, Izamal.

División del Sur. Línea troncal—Estaciones: Mérida, Kanasín, Tehuitz, Tepich, Petectunich, Acanceh, Tecoh, Lepán, Canchakán, Hunabchén, Ticul, San Enrique, Yotholín, Oxkutzcab, Akil, Tekax, Ticún, San Antonio, Tzucacab, Peto.

Ramal de Sotuta—Estaciones: Mérida, Kanasín, Tehuitz, Tepich, Tepectunich, Acaceh, Sahcatzín, Seyé, Xukú, Xtabay, Hocobá, Sanahcat, Polabán, Huhí, Xletra, Sotuta.
Mérida, Cholul, Conkal, Chacabal, Nolo, Tixkokob,

División de Oriente. Línea troncal—Estaciones: San Juan Koop, Muxupib, Motul, San Nicolás Kam, Xiat, Cansahcab, Las Torres, Temax, Chacmay, Tunkás, Quintana Roo, Dzitás, Tinum, Uayma, Valladolid Ramal de Tizimín—Estaciones: Dzitás, Xuilub, Espita, Calotmul, Yokpita, Tizimín.

Ramal a Progreso—Estaciones: Mérida, Cholul, Conkal, Chicxulub, Progreso.

División del Oeste. Línea troncal—Estaciones: Mérida, Umán, Chocholá, San Bernardo, Maxcanú, Granada, San José, Halachó, Becal, Calkiní, Dzitbalché, Pocboc, Hecelchakán, Pomuch, Tenabo, Hampolol, Campeche.

Ramal a Ticul—Estaciones: Mérida, Palomeque, Molas. San Isidro, Mukeché, Yunkú, Yaxhá, Muna, Uxmal, Ticul.

Ramal a Hunucmá—Estaciones: Mérida, Umán, Texam, Hunucmá.

Relación del personal que actualmente presta sus servicios a la Empresa en los diversos Departamentos

OFICINAS GENERALES

OFICINA DEL DIRECTOR.

Alfonso Vales G. Director General y cuatro empleados.

OFICIALIA MAYOR.

Rafael Ramírez, Oficial Mayor y 27 empleados.

DEPARTAMENTO DE TELEGRAFO Y TELEFONO.

Luis Rosado V., Jefe del Departamento y 44 empleados.

DEPARTAMENTO DE LIQUIDACIONES Y ESTADISTICA.

Miguel A. Mejía B., Jefe del Departamento y 8 empleados.

DEPARTAMENTO DE VIAS.

Ing. Manuel G. Cantón R., Jefe Ffna. Tec. y Vías y 56 empleados y 287 jornaleros.

OFICIALIA H. CONSEJO.

Secretario H. Consejo: Bartolomé García C., Ignacio Vadillo R., Oficial Mayor y un Auxiliar.

OFICINA DEL ABOGADO CONSULTOR

Lic. César Alayola B., Abogado Consultor y un Auxiliar.

DEPARTAMENTO DE TESORERIA

Carlos Castillo Torre, Tesorero General.
Liborio Pérez B., Contador General.
Sixto Medina, Oficial Mayor.
Gonzalo Lizarraga, Cajero General y 47 empleados.

BODEGA MATERIALES.

Alfonso Lavadores Jefe de Bodega y 10 empleados.

SERVICIO DE VIGILANCIA.

Porfirio Solís, Cabo de Celadores y 12 empleados.

DEPARTAMENTO DE EXPRESS.

Eusebio Villamil C., Agente General y 56 empleados.

SERVCIO SANITARIO

Dr. Mariano Correa E., Jefe de Servicio.
Dr. Daniel Güemez D. Auxiliar y cuatro empleados.

PENSIONADOS.

Treinta empleados pensionados.

EMPLEADOS INVALIDOS.

Nueve empleados inválidos.

ESTACION CENTRAL.

Francisco Extraña, Agente de Estación y 163 empleados.

ALMACENES DE CARGA.

Juaquín Piqué, Jefe de Almacenes y 26 empleados.

TALLERES DE LA PLANCHA.

OFICINA DEL DIRECTOR.

Ing. Alfredo G. Cantón, Director Talleres.
Domingo Palomo, Sub. Director Talleres y 10 empleados.

MECANICOS CASA CUADRADA.

Francisco Quijano, Encargado y 44 operarios y ayudantes.

MECANICOS CASA REDONDA.

Elviro Godoy, Encargado y 62 operarios y ayudantes.

HERRERIA

Petronilo Pech, Leopoldo Pérez y Enrique Almeida Encargados y 44 operarios y ayudantes.

PAILERIA.

Eleazar Peralta, Encargado y 42 operarios y ayudantes.

FUNDICION Y PLANTILLERIA.

Arcadio Arias, Encargado y 8 fundidores.

DEPARTAMENTO DE ELECTRICIDAD.

Ing. Leonides García, Jefe del Departamento y 9 electricistas.

SERVICIO AUTOMOVILES

Pastor Gutiérrez, Encargado y 4 motoristas.

CARPINTERIA.

Martín Vega, Maestro y 46 operarios y ayudantes.

DEPARTAMENTO PINTURA.

Tomás Rubio, Encargado y 8 operarios y ayudantes.

FONTANERIA Y COBRERIA

Pastor Ruiz, Encargado y 8 operarios y ayudantes.

ALBAÑILERIA.

Seis albañiles y peones.

SERVICIOS DIVERSOS

Doce peones.

SERVICIO DE VIGILANCIA.

José G. Cruz, Cabo de Celadores y 12 Celadores.

SERVICIO DE COMBUSTIBLE.

Ramón Baquiero, Encargado y 25 alijadores.

SERVICIO DE AGUA.

Nemesio Herrera, Encargado y 11 operarios y ayudantes.

DEPARTAMENTO DE MAQUINARIA Y FOGONEROS.

Hipólito Suárez, Inspector, 45 Maquinistas y 72 fogoneros.

ESTACIONES DE TRANSITO.

Div. Norte. 9 Estaciones con 67 empleados.
Div. Sur. 20 Estaciones con 46 empleados.
Div. Este 23 Estaciones con 66 empleados.
Div. Oeste. 23 Estaciones con 53 empleados.

Relación de los Jefes de Estaciones de Tránsito.

		—Norte—	
Agente	Estación	Yaxché	Ramón Cachón
”	”	Sn. Ignacio	Roberto Camps
”	”	Progreso	Javier Barbosa.
Supt, Terminal en		”	Julio Torres T.
Agente	Estación	Tixpeual	Martín Navarrete.
”	”	Tixkokob	Andrés Basán S.
”	”	Euan	Juan Manzano.
”	”	Cacalchén	José H. Barrera.
”	”	Tekantó	Recaredo Risueño
”	”	Izamal	Teófilo Barrera.
		—Sur—	
”	”	Kanasín	Leopoldo Cachón.
”	”	Acanceh	Manuel Sánchez.
”	”	Tecoh	Delfín Marrufo.
”	”	Lepán	Arsenio Medina.
”	”	Xcanchakán	Santiago Hernández.
”	”	Hunabchén	Pedro C. Canto.
”	”	Ticul	Pastor Escalante.
”	”	Oxkutzcab	Rudesindo Ayala
”	”	Akil	José M Castillo.
”	”	Tekax	Matías Sosa.
”	”	San Antonio	Manuel Castillo R.
”	”	Tzucacab	André Ojeda.
”	”	Peto	Teodomiro Andrade.
”	”	Seyé	Esteban Gómez.
”	”	Xtabay	Antonio García.
”	”	Hocabá	José T. Martín.
”	”	Sanahcat	Adalberto Pacheco.
”	”	Huhí	Ermilo Salazar S.
”	”	Xletra	José R. García.
”	”	Sotuta	Alberto Fernández.
		—Este—	
”	”	Cholul	Hernán Flota R.
”	”	Conkal	Leonardo Coello.
”	”	Chacabal	Francisco Heredia C.
”	”	Tixkokob	Alberto Barahona.
”	”	Sn. Juan Koop	Francisco Aguilar N.
”	”	Motul	Héctor E. Patrón.
”	”	Kambul	Nicanor Peniche.
”	”	Cansahcab	Saturnino Castillo.
”	”	Las Torres	Agustín Flores A.
”	”	Temax	Pedro Avila B.
”	”	Chacmay	Juan I. Duarte A.
”	”	Tunkás	Santiago Vázquez.
”	”	Q. Roo	Fernando Leal M.
”	”	Dzitás	Antonio García B.
”	”	Tinum	Manuel Rosado.
”	”	Uavma	Honorino Coronado.
”	”	Valladolid	Adolfo Cortazar.
”	”	Xuilub	Pedro Medina.
”	”	Espita	Ranulfo Cab Canto.
”	”	Calotmul	Julio M. Leal.
”	”	Yokpita	Miguel J. Piña.
”	”	Tizimín	Emilio Albornoz.
”	”	Chicxulub	Donaciano Vargas.

—Oeste—

"	"	Umán	Felipe López.
"	"	Chocholá	Homobono Rodríguez.
"	"	Sn. Bernardo	Rosendo González.
"	"	Maxcanú	Pedro Montalvo.
"	"	Granada	Pablo Contreras.
"	"	Halachó	Javier Estrada.
"	"	Bécal	Ladislao Vázquez.
"	"	Calkiní	Francisco Pérez.
"	"	Dzitbalché	Roque J. Sánchez.
"	"	Hecelchakán	Angel Koyoc.
"	"	Pomuch	Manuel González.
"	"	Tenabo	Sixto Sosa B.
"	"	Hampolol	Vicente Cachón.
"	"	Campeche	Marcelino Gómez A.
"	"	Palomeque	Ignacio Herrera.
"	"	Molas	Fernando Vázquez.
"	"	Sn. Isidro	Adalberto Martínez.
"	"	Temozón	Santiago Medina.
"	"	Yuncú	Joaquín Campos.
"	"	Yaxhá	Agustín Flores A.
"	"	Muna	Juan Jiménez.
"	"	Uxmal	Juvencio Orozco.
"	"	Hunucmá	Teodoro Ruiz.

EMPLEADOS PENSIONADOS.

Antonio Acevedo	$ 450.00.	
José I. Peña	" 325.00.	
Nicasio López	" 200.00.	
Adalberto Pacheco	" 191.00.	
José Ma. Navarrete	" 125.00.	
José E. Pérez	" 100.00.	
Agustina Dzib	" 60.00.	
Luciano Campos	" 50.00.	
Alonso Domínguez	" 200.00.	
Faustino Pech	" 200.00.	
Felipe Encalada	" 100.00.	
Catalino Escamilla	" 200.00.	
Juan Lizarraga	" 200.00.	
Tito Centella	" 134.00.	
Andrés García	" 90.00.	
Claudio Pérez	" 70.00.	
Calixto Cordero	" 85.00.	
Buenaventura Pech	" 189.00.	
Adriano Castillo	" 200.00.	
Cosme Solís	" 148.50.	
Aurelio Andrade	" 140.00.	
Antonio L. Quintal	" 300.00.	
Delfín Góngora	" 250.00.	
Petronilo Matú	" 105.00.	
Rafael Sierra	" 230.00.	
Francisco May	" 125.00.	
Alonso L. Rosado	" 325.00.	
Marcos Martín Gómez	" 330.00.	
Gabriel Cruz	" 120.00.	
Fidel Sosa	" 225.00.	$ 5.467.50.

Octubre 4 de 1928.

Depto. Liquids, y Estadística.



PERSONAL DE LA EXTINTA
AGENCIA COMERCIAL.

RELACION DE LOS PRESIDENTES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE ESTA EMPRESA, DESDE 1902 A LA FECHA.

Sres. Carlos Peón M., Trinidad Molina Solís, Dr. José Palomeque, Lic. Joaquín Peón, Augusto Cámara, Lic. Pedro Solís Cámara, Dr. Alvaro Medina Ayora, José R. Juanes Domínguez, José M. Helguera, José Ma. Iturralde Traconis, Dr. Alvaro Torre Díaz.

RELACION DE LOS DIRECTORES GENERALES DE ESTA EMPRESA, DESDE 1902 A LA FECHA.

Sres. Nicolás Escalante, Federico W. Blake, Luis S. Carranza. (Interino, 1910), Ing. Julio Rendón, Ing. Manuel G. Cantón, Carlos Castro Morales, Ing. Miguel Medina Ayora. (Interino), Ing. Ramón Beovide, Rafael Ramírez, Diego Rendón, Ing. Francisco Vega y Loyo, (1920 y 1926 1927), Alfonso Vales García.

Llega el Primer Tren a Valladolid

DELIRANTE MANIFESTACION DE CARIÑO AL SR. GRAL. CANTON

(Por Telégrafo para "La Revista")

"Valladolid, 3 de febrero de 1906.—Hoy a las tres y cuarto de la tarde, hizo su llegada a esta ciudad el primer tren procedente de la Capital del Estado, y en el que se esperaba al Sr. Gral. Francisco Cantón. Desde las diez de la mañana, un numerosísimo gentío del que formaba parte gran número de señoras y señoritas, y que empezó a llegar desde temprano, se había formado en el lugar en que se levantará la estación y en que debía detenerse el tren. Esa muchedumbre, no obstante el rigor del sol, pues de la estación sólo se han terminado los cimientos, estuvo esperando pacientemente hasta las tres y cuarto, hora en que, llegado el tren, bajó el Sr. Gral. Cantón con sus acompañantes, y fué saludado con una delirante exclamación de vítores y aclamaciones. Estuvieron en el lugar indicado, la banda de música de la ciudad y la del circo que está actuando en ella. Todo el trayecto, desde el punto de parada hasta la casa habitación del agasajado, estaba adornado con arcos rústicos, cubiertos de follaje. A la bajada del tren, los pasajeros fueron obsequiados con cerveza que se les tenía preparada.

En el mismo punto fueron pronunciados dos discursos en que se hacía el encomio del Sr. Gral. Cantón, se señalaban las ventajas que procurará a esta ciudad oriental el F. C., iniciado y extendido por él con tan inmensos esfuerzos, y se hacía mención de otros beneficios recibidos por Valladolid de su distinguido hijo.

Los oradores, que estuvieron felices, terminaron en medio de grandes aplausos.

Al fin toda la concurrencia, calculada en cerca de cuatro mil personas, sin interrumpir los gritos de júbilo y los vítores, y entre la cual, como hemos dicho, se veían señoras y señoritas de la ciudad, acompañó hasta su habitación al héroe de la fiesta, a quien se veía visiblemente lleno de emoción. Frente a su casa, tocó un momento más la música del Estado y se retiró para volver más tarde.

En la misma casa habitación del Sr. Gral. Cantón, tuvo lugar por la noche, un baile popular o de "vaqueras", que fué sumamente concurrido.

Esta manifestación de cariño a quien ha sido el alma de una mejora tan importante para el Estado, y sobre todo, para esta región, formará época en los anales vallisoletanos, pues no hay memoria de un testimonio popular de afecto amplio, caluroso y expontáneo, como el que hoy se ha presentado.

EL CORRESPONSAL"

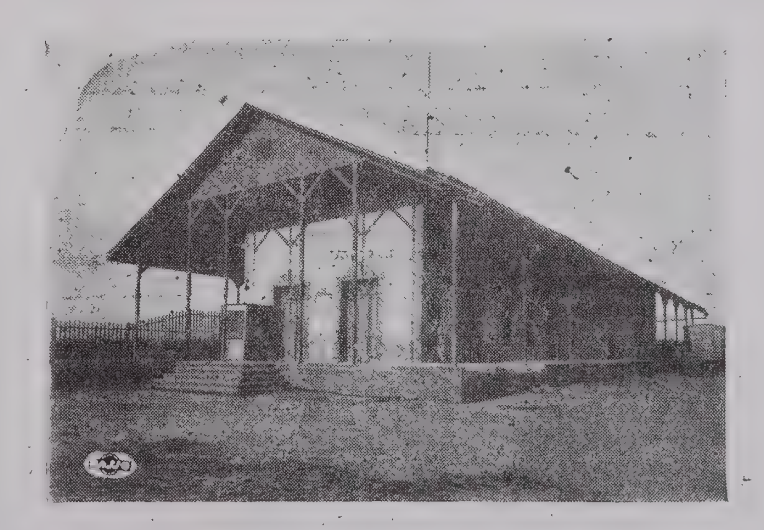
La Inauguración Oficial del Tren a Valladolid

DETALLES DE LAS FIESTAS

("Revista de Mérida" de 4 de mayo de 1906.)

Valladolid, 4 de mayo. (Por telégrafo).

"Como oportunamente anunció la Revista, a las cinco y media de la mañana de hoy partió de Mérida, con destino a esta ciudad, el tren inaugural, conduciendo a los señores Gobernadores propietario e interino del Estado, a las personas de su comitiva, a los oradores nombrados y a un gran número de damas y caballeros que vinieron a la fiesta. El paso del tren inaugural por las Estaciones del tránsito fué saludado con demostraciones de júbilo. En la villa de Tixkokob estuvo tocando una banda de música en el edificio de la Estación adornado con banderolas. En Motul, el convoy fué recibido con dianas y música. En la villa de Temax, una buena banda ejecutó escogidas piezas; en el pintoresco pueblo de Tunkás se levantaron arcos bajo los que tocaba una banda, y la Estación de Quintana Roo estaba profusamente adornada con palmas. Análogas manifestaciones se



LA ESTACION DE VALLADOLID

hicieron en Dzitás, Tinum, Uayma y demás estaciones. Poco antes de las diez y media, el tren hizo su entrada triunfal en Valladolid, en medio del estruendo de los cohetes voladores, repique de las campanas y de las armonías de la banda de música que poblaban el espacio. La ciudad se vistió de gala para recibir al primer tren mensajero de su futura redención, pues en todas partes se veían palmas, banderolas y flores. La Estación bellamente adornada, estaba henchida de gentes de todas las clases sociales, que lanzaron hurras cuando la locomotora se anunció con sus pitazos prolongados y estridentes. Inmediatamente después de la llegada del tren, ocuparon el lugar de honor en el estrado preparado al efecto, los Sres. Gobernadores Molina y Muñoz Arístegui, el Lic. D. Agustín Monsreal Gómez, Presidente del H. Tribunal Superior de Justicia, el Jefe político, don Máximo Hernández, el Juez de Primera Instancia don José Segundo Gómez Cabral, el Director de los Ferrocarriles Unidos, don Nicolás Escalante Peón y otras apreciables personas. Los inspirados poetas don José Inés Novelo y Luis Rosado Vega, leyeron bellísimas composiciones (que publica hoy la Revista) y un hermoso discurso del Sr. Lic. Perfecto Irabién Rosado. Todos fueron muy aplaudidos. En los momentos de transmitir este mensaje termina la ceremonia en la Estación y se dispone un suculento banquete. Para esta noche se anuncian un gran baile, esrenata y otras diversiones. No hay tiempo para más. Por correo irán más detalles. El Corresponsal."

(Más datos. Rev. de Mda. mayo 5 de 1906.)

"Ampliamos con más datos la información telegráfica que servimos ayer a nuestros lectores respecto de la inauguración de la línea férrea de Valladolid.

El convoy se compuso de 4 elegantes coches "pulman" y dos de primera clase que fueron materialmente llenados de invitados. En las principales poblaciones del tránsito, se agregaron algunas autoridades y particulares, que fueron hasta Valladolid.

El tren llegó a esta ciudad a las 11 y 5 minutos, principiándose enseguida las ceremonias de que ya dimos cuenta. Después, muchas personas se fueron al centro de la población, con el objeto de pasearla, mientras se disponía el copiosísimo lunch. Este se continuó sirviendo durante todo el tiempo que estuvo el tren en Valladolid, pues cuando unas personas se levantaban, otras ocupaban sus sitios; de manera que no es posible determinar ni aproximadamente, el número de personas que se sentaron a la mesa.

El banquete fué ofrecido por el Lic don Manuel Irigoyen Lara, en nombre de la Empresa, habiendo respondido con un brilante brindis, el Sr. Lic. Olegario Molina. La inauguración la declaró el Sr. Gobernador interino don Enrique Muñoz Arístegui. Tanto a la llegada del tren como en seguida de la ceremonia, la banda de música rompió a tocar el Himno Nacional.

Al Sr. Gral. Díaz se le remitió un mensaje participándole el hecho, que fué firmado por las principales personas allí reunidas.

Después del "lunch" se procedió a la firma del acta que fué suscrita por la mayor parte de la concurrencia.

Poco después de las dos de la tarde salió el tren extraordinario de vuelta a Mérida. El ordinario llevó también a mucha gente del pueblo.

Como a la ida, en las principales poblaciones fué recibido el convoy con música y cohetes voladores, llegando a Mérida a las ocho de la noche."

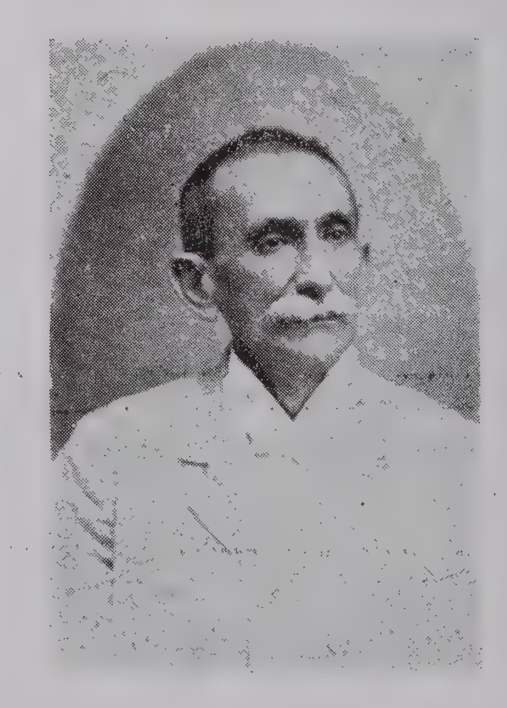
EL SR. LIC. DON JOAQUIN PEON Y PEON

Era un hombre silencioso, porque su mayor deleite espiritual consistía en meditar acerca de todas las cosas. Por esta singular virtud, desde su juventud sin turbulencias, pudo pronto encontrar una segura orientación y alcanzar la cumbre, la serenidad desde las cual abarcó todo el vasto panorama, todo el complicado conjunto de la humana existencia. Su silencio, era pues, un campo fecundo, un foco de actividad.

Cuando en algunas de aquellas tremendas crisis económicas que tan hondamente conmovieron a la sociedad yucateca, en pasadas épocas, nuestros hombres de negocios más inteligentes, más avezados a estas luchas, que se hundían en una perplejidad sin salida, acudían ante ese hombre de clarísima previsión de aguda penetración, en demanda de consejo, en la seguridad de que él, ya había encontrado una solución favorable al arduo problema.

Pero este hombre de tan clara inteligencia, culto, y de imaculada honradez, prefería vivir en su retiro silencioso, en el campo profundo de sus meditaciones, no por egoismo, sino porque le repugnaba, a causa de su ingénita modestia, toda vana ostentación.

Sin embargo, venciendo esta repugnancia, requerido por circunstancias especiales, salió de su retraimento, para poner al servicio de alguna causa noble el tesoro de su experiencia, y las luces de su inteligencia. Así se le vió figurar de manera principalísima, en la gran Empresa de los Ferocarriles Unidos de Yucatán, en la época en que alcanzó todo su desarrollo esta Empresa.



Desde el año de 1907 hasta el de 1914 figuró en

el Consejo de la Empresa de los Ferrocarriles, y su voz era la más autorizada, porque procuró para desempeñar competentemente su importante cometido, adquirir conocimientos especiales, en relación a esta materia. Este período de 7 años, es uno de los cuales en que mayor actividad desplegó la empresa de los Ferrocarriles, pues durante él, se concluyeron las ramificaciones que conducen a las regiones más apartadas del Estado, como son las de Espita, Tizimín y Sotuta, y se adquirió un competente material rodante, de manera que el servicio ferrocarrilero se hacía cumplidamente y con toda exactitud.

El Sr. D. Joaquín Peón y Peón, siempre dotado de un noble espíritu de justicia, supo honrar la memoria de los benefactores sociales, y a su acertada opinión débese el que hubiese prosperado la iniciativa tendiente a la colocación de una placa conmemorativa del recuerdo ilustre del Sr. D. José Rendón Peniche, en la plaza de la Mejorada, y es justo ahora, que quien supo como él rendir homenaje a los grandes hombres, también sea recordado por sus virtudes.

Y es por ésto, que le consagramos esta página en la "Historia de los Ferrocarriles de Yucatán", haciendo rememoración de sus preclaras virtudes.

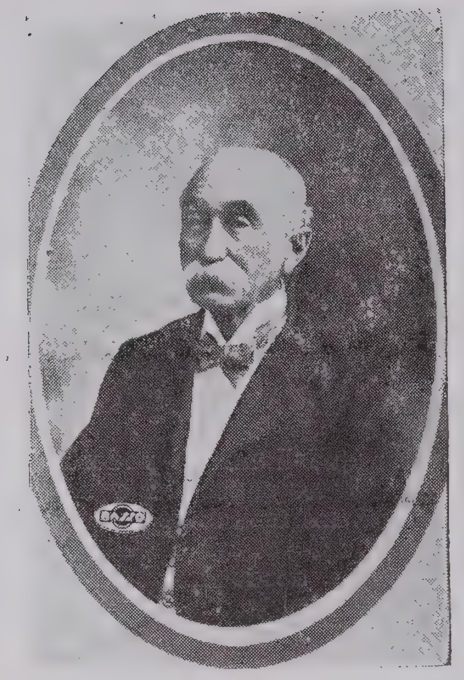
EL SR. DON MARIO ANCONA CIREROL



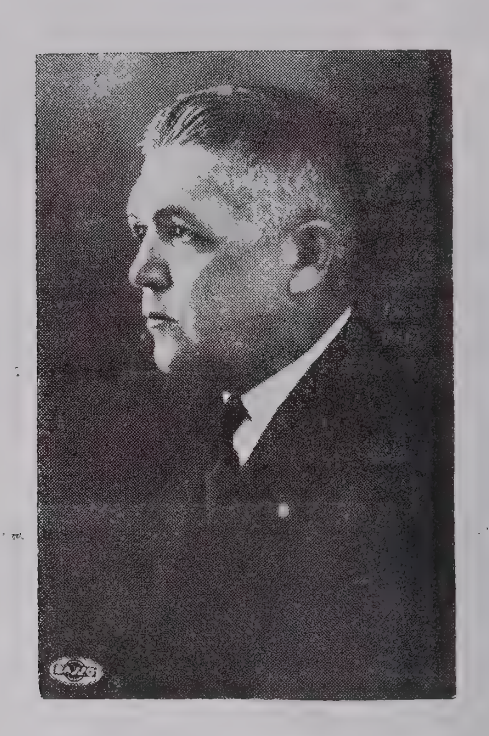
Cuando concebimos el proyecto de escribir esta Historia de los Ferrocarriles de Yucatán, dos ideas nos lo inspiraron: primeramente el de rendir un justo, un marcadísimo homenaje de respeto y de gratitud a los iniciadores de estas magnas empresas, quienes lanzáronse a la realización de ellas con una fe y una voluntad inquebrantables, y después, testimoniar a todos los que posteriormente han colaborado con inteligencia cuando ya estuvo consolidada la obra en su funcionamiento; consagrarle frases de elogios a todos los que modestamente pusieron sus conocimientos y sus esfuerzos hasta conseguir la ordenada regularización de sus servicios; entre estos últimos factores debe figurar en primer término el prestigiado comerciante y hombre de acción señor don Mario Ancona Cirerol, quien siendo muy joven todavía comenzó a trabajar en la Dirección de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., cumpliendo admirablemente sus obligaciones por el celo e inteligencia que desplegó; cualidades éstas que llamaron poderosamente la atención de sus inmediatos superiores y ascendiéndolo sucesivamente hasta las más altas jerarquías como empleado, pues comenzó el año de 1903, sirviendo la plaza de Office Boy, desde donde fué ascendido hasta el puesto de Oficial 1º de la Tesorería de los Ferrocarriles, empleo tan delicado que se requieren actividad, inteligencia y un espíritu de conciliación para solucionar los problemas que a diario se ofrecen. Y en el año de 1914 fué nombrado Oficial Mayor del Consejo de la Empresa, siendo Secretario el Lic. D. Julián Aznar. El Sr. D. Pedro Alcalá Hernández, que formaba parte del Consejo, supo apreciar las recomendables cualidades del Sr. Ancona Cirerol, que lo hacían apto y competente para el desempeño de empleos más difíciles, de más complicadas labores y así fué como le proporcionó el año de 1906 un puesto de suma importancia en la Sucursal del Banco Nacional de México en esta capital, puesto que desempeñó, hasta hace poco, a entera satisfación, separándose de él para consagrarse a sus asuntos particulares, los cuales ha hecho prosperar rápidamente No es nuestro fin juzgarlo desde este punto de vista, pues como en un principio dijimos, solo podemos tributarle las frases de elogio que merece por la brillante actuación que desarrolló en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, actuación que fué tan acertada que se le considera, por quienes son capaces de juzgarlo, como sumamente competente para desempeñar el alto empleo, tal vez el más complicado de la Empresa Ferrocarrilera, el de Tesorero General, por sus profundos conocimientos en la materia, por su íntegro carácter y por su laboriosidad incansable.



DON TRINIDAD MOLINA SOLIS



ING. DON DAVID CASARES



ING. DON FRANCISCO VEGA Y LOYO



EL TREN ELECTRICO



TALLERES DE "LA PLANCHA"



ESTACION DE CALOTMUL

LA INAUGURACION DEL F. C. A SOTUTA

DETALLES DE LAS FIESTAS

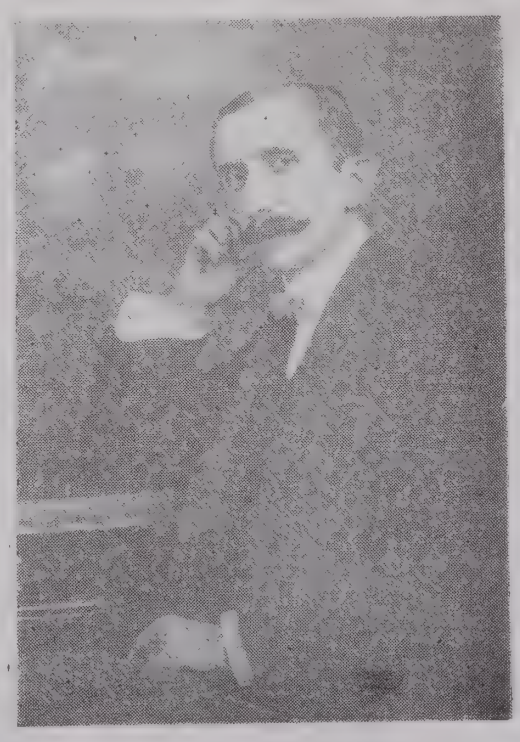
(Tomado de "El Diario Yucateco" del 9 de enero de 1912.)

"Como lo anunciamos oportunamente, ayer tuvo lugar la inauguración del ramal del ferrocarril de Mérida a la villa de Sotuta. A las ocho de la mañana y en un tren extraordinario arrastrado por la máquina número 25 y compuesto del Pullman "Mayapán", los números 101, 102 y 103 y dos carros de primera, partieron los invitados, conduciendo el convoy don José B. Garma y el maquinista don José María Fajardo. La Banda del Estado estuvo ejecutando algunas piezas antes de la salida del tren, en la Estación del Oriente. El señor Gobernador del Estado llegó poco antes de las ocho, acompañado de sus ayudantes y de algunas personas de su amistad, poniéndose inmediatamente en movimiento el tren, que estaba adornado con banderolas y gallardetes de los colores nacionales. En las distintas Estaciones por las cuales pasó, había gran afluencia de gente y bandas de música, y se elevaban cohetes voladores.

En la Estación de Sotuta fueron recibidos los componentes de la comitiva por las principales autoridades y vecinos de la población, que esperaban acompañados de una banda de música y una banda de cornetas y tambores. Al llegar el tren se tocó el Himno Yucateco, y después dió comienzo la fiesta desarollándose el programa que ya conocen nuestros lectores. Hicieron uso de la palabra, además de las personas anunciadas, las señoritas Trinidad Pereira, Dolores Mendoza y el Director de la Escuela de la localidad, señor Gamboa, pronunciando bonitos discursos. Terminado el programa, la concurrencia se dirigió al lugar en que se encontraba la máquina extra número 25, que arrastró el tren hasta aquella lejana región, y el señro Gobernador del Estado, como es costumbre en estos casos, quebró en la trompa de la locomotora una botella de champagne de la que pendían cintas tricolores, cuyos extremos eran sostenidos por las señoritas Dolores Mendoza, Trinidad Pereira, María de Jesús Echeverría y María A. Mendoza. En el acto se soltaron multitud de palomas mensajeras a distintos puntos del Estado. El señor Gobernador declaró inaugurada la línea, pronunciando un discurso alusivo al acto, después de lo cual se sirvió un banquete de cien cubiertos en la misma Estación del tren. A la mesa se sentaron, el señor Gobernador Dr. don Nicolás Cámara Vales, Dr. don José Palomeque, Lic. don Agustín Monsreal Gómez, Dr. don Adolfo Patrón Martínez, Lic. don Gonzalo Cámara Zavala, Dr. don Domingo Evia, don José Domínguez Peón, don José Millet Hubbe, Dr. don Eudaldo Ferráez, don Hilario Loría Díaz, don Federico W. Blake, don Ignacio Baqueiro, don D. Evia B., don Antonio Palomeque, don Manuel González Brito, Coronel don Feliciano Alpuche, don Pedro Blanco, don Alfredo Tamayo, don Rogerio Díaz, don Tomás Flota, don Delfín Mendoza, don Nicolás Alonzo, Tomás F. Velazco, don Gerardo Rodríguez, don Ildefonso Carrillo, don Antonio Blanco, don Ramón Món, don Fernando Casares V., don Andrés A. Vázquez, don Nicolás Mendoza,, don Arsenio Ancona, don Epigmenio Rebolledo, don Jesús F. Buendía, don Manuel Fernández, don Pedro Mejía O., don Carlos Blake, don Augusto Cámara, don Francisco Gluker, Ing. don David Casares, Lic. don Oscar Ayuso y O'Huribe. Ing. don Ricardo Ortiz, don Carlos Urcelay, Lic. don Emilio García Fajardo, Lic. don Julián Aznar, don Emilio Campos, don Elías Espinosa, don Joaquín García Ginerés, don Ricardo Castillo Rivas, don Aurelio Díaz, don Luis Gamboa, don Francisco Castillo, don Susano Zapata, don Emilio Pérez, don Víctor Medina, don Juan A. Góngora, don Porfirio Ferráez, don Lázaro O'Huribe, don Tomás Mendoza, don Pedro P. Echeverría, don Emilio Blanco, don Sebastián Díaz, don Ramón R. Rivero, don Alvaro Ancona, don Demetrio Evia, y don Manuel García.

Terminado el Banquete, la concurencia, acompañada del señor Gobernador, pasó a la población y después de dar un paseo por ella,, conociendo sus principales calles y edificios, regresó a la Estación tomando nuevamente el tren para esta ciudad, a la que llegó a las seis de la tarde. Anoche se verificó en la misma villa de Sotuta un animado baile en los salones del Palacio Municipal, dando término con esto a la fiesta de inauguración.

El señor Director de los Ferrocarriles, deseando que los habitantes todos del Estado conozcan el nuevo ramal, ha acordado poner el domingo próximo un tren extraordinario que saldrá de esta ciudad a las seis y media de la mañana, retornando a ella a las cuatro de la tarde. Los precios de viaje redondo serán de dos pesos cincuenta centavos en primera y un peso veinte y cinco centavos en tercera.



LIC. DON JULIAN AZNAR

Inauguración del Tren a Tizimín

(De "La Revista de Mérida")

LA INAUGURACION DEL F. C. A TIZIMIN.

"EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATAN, tiene el honor de invitar a usted para la inauguración del ramal de Espita a Tizimín, la cual tendrá lugar el Domingo 30 del presente mes.

Mérida, Noviembre 22 de 1913.

Joaquín Peón, Avelino Montes. Augusto Cámara, Pedro Alcalá Hernández, Arturo Peirce, Luis S. Carranza, Enrique Schmid, Julián Aznar.

El tren conduciendo a los invitados saldrá de la Estación de Mérida, Oriente (San Cristóbal) a las 6 de la mañana".

ENTUSIASMO GENERAL.— PREPARATIVOS DE FIESTA.

"A nuesrta llegada a esta simpática y culta villa oriental, pudimos notar la alegría y júbilo indescriptibles fotografiados en los semblantes de sus moradores. En calles, casas y plazas sólo se oían frases que revelaban contento y entusiasmo general.

Los vecinos de la población iban y venían con dirección a la Estación del Ferrocarril, que como ya hemos dicho, dista poco menos de cuatro cuadras de la plaza principal. Las principales calles y especialmente la que conduce a la referida Estación, estaban adornadas luciendo una bonita y artística plantación provisional de árboles.

Cómo es la Estación del Ferrocarril. Quién es el jefe. El aspecto que presentaba.

La Estación del Ferrocarril que por mandamiento de la Compañía es provisional, es de madera y zinc. Presenta un bonito aspecto por su amplitud y por el lugar en que se encuentra. Las calles adyacentes a dicha Estación se hallan bien limpias y la misma Estación ha sido aseada con toda pulcritud. El edificio consta de la Oficina y de una bodega. Según nos informaron, en dos meses se hicieron los trabajos de construcción que se encomendó a trabajadores de la mencionada Empresa.

Es su Jefe de Estación el inteligente joven don Juan Solís Sanguino, quien hasta hace ocho días era de igual clase en la población de Calotmul.

PRINCIPIO DE FIESTA.— LA AUDICION

Las fiestas que se organizaron para celebrar la inauguración, puede decirse que comenzaron ayer a las cuatro y media de la tarde, con una audición, que proporcionó la Banda de Música del séptimo Batallón que tocó las más escogidas piezas de su repertorio en la Estación del Ferrocarril., A esta audición concurrió numeroso gentío que rebosaba de inmensa satisfacción. Terminó aquella audición poco después de las seis de la tarde.

La vaquería de anoche, Fué una bonita nota social.— Las señoritas bailadoras. Galas y más galas.

Revistió una bonita nota social la vaquería celebrada anoche en el amplio local del Mercado público. Poco antes de las ocho de la noche, comenzó a llegar la concurrencia ávida de contemplar a las bellas señoritas que iban a tomar parte en ella, así como para admirar una vez más el lindo zapateado. Nueve campanadas tocaban en el reloj municipal y en esos precisos momentos se inició la vaquería ante una numerosísima concurrencia de todas clases sociales. El local se hallaba profusamente adornado con bonitos gallardetes y luciéndose una bellísima iluminación eléctrica.

Si espléndidas se han visto otras vaquerías celebradas con pompa en esta villa anteriormente, la de anoche puede decirse que ha sido la sobresaliente. Las damas de la villa, trajeadas ricamente, daban con su presencia mejor atractivo a la hermosa fiesta. La honrada clase obrera de Tizimín fué la organizadora de esta vaquería, y es de justicia otorgarle un aplauso prolongado y sincero que con mucho gusto tributamos.

Aquello era un paraíso terrenal. Las señoritas mestizas se engalanaron con sus mejores ternos, y cada una de ellas era portadora de la más dulce sonrisa. Todas bailaron admirablemente. El "chic" y belleza se esfumaban en aquellos góticos salones. Los caballeros, entusiasmados por aquella gracia y salero, ofrecían galas a granel.

Cautivaron a la concurrencia por sus encantos sin igual, las graciosas señoritas Lolita Muñoz y Narcisa Hazedo, María de la Cruz Turriza y Correa Delfina Castillo, Valentina Argáez, Cecilia Arceo, Mercedes Cordero, Porfiria Medina, Margarita Rodríguez, Juana Demetria Sandoval, Francisca Gutiérrez, Carmen Sandoval, Antonia Alcocer, Juana Castillo, Antonia Chacón, Francisca Cordero, Concepción Vallejos, María Medina, Dolores Polanco, Ignacia Pérez y Juliana Chacón.

La referida vaquería terminó hasta altas horas de la noche, llevándose la concurrencia las mejores impresiones de la fiesta.

ALBORADA.— COMIENZAN LAS FIESTAS DEL DOMINGO.

Como estaba anunciado, hoy a las cinco de la mañana, la Banda de Tambores y Cornetas del séptimo Batallón recorrió las principales calles de la población, tocando alegres dianas y anunciando a los tizimileños la solemne inauguración del Ferrocarril. Así comienzan hoy las fiestas preparadas para festejar la llegada de la primera locomotora.

LLEGA EL PRIMER TREN.—QUIENES VIENEN EN EL.

Poco después de la mañana llegó el primer tren a esta alejada villa, trayendo a numeroso gentío que luego se esparció con objeto de visitarla unos, otros de conocerla y los más se congregaron en el templo parroquial ávidos de conocer a los Tres Reyes Magos. En ese mismo tren vino la bande de música de Espita, que dirigió el maestro don Aureliano Sierra.

Dicho tren salió de Mérida a las cuatro de la mañana.

LA MAQUINA EXPLORADORA "TIZIMIN" LANZA EL PRIMER PITAZO. EN POS DE ELLA LLEGO EL TREN INAUGURAL.

Después de que la concurrencia recorrió la villa, momentos antes de las once de la mañana, se reunió en la Estación del Ferrocarril, con objeto de esperar el arribo del tren inaugural. A las once y veinte y dos minutos, hora fija, la máquina exploradora "Tizimín" lanzó el primer pitazo y el pueblo entero aplaudió entusiásticamente.



ESTACION DE ESPITA

En la parte anterior venían los estimables señores Antonio Sandi, Jefe de vías, don Federico Ortuno y don Francisco Ceballos. La máquina llevaba el número 30. En seguida y a pocos metros de distancia venía el tren inaugural conducido por don Juan B. Garma, teniendo como maquinista al Sr. José María Flores. La máquina llevaba el número 26. Se componía de seis Pullmans, como ya dijimos en "La Revista de Mérida", ocupados literalmente por distinguidas personas, entre ellas miembros prominentes del H. Consejo de Ferrocarriles, el Sr. Canónigo don Pedro Pérez Elizagaray y otras previamente invitadas. En el mismo tren vino el Sr. don Eduardo Ramírez, Canciller de la Habana.

Llegaron tantas personas que sería obra interminable publicar sus nombres. En un coche especial vino también la Banda de Música del 16 Regimiento Federal, que acertadamente dirige el Teniente don Gerónimo Flores.

LA COLOCACION DEL ULTIMO CLAVO.

Después del arribo de aquellos convoyes y de las delirantes demostraciones de entusiasmo, la concurrencia pasó al final de la línea férrea donde el Sr. Jefe Político, don Manuel Pérez Hernández, en representación del Gobernador del Estado, colocó el último clavo de la red ferrocarrilera que une a Tizimín con el resto de Yucatán. El acto fué muy conmovedor. Sirvió para el caso un clavo, un platillo y un martillo dorados. El Sr. Jefe Político dijo una brillante alocución.

Después de la referida colocación, el gentío pasó a la Estación del Ferrocarril en donde se desarrolló el siguiente programa; en el estrado de honor se sentaron, el Sr. Gobernador representado por el Sr. Jefe Político, teniendo a la derecha a don Pedro Alcalá Hernández, Canónigo don Pedro Pérez Elizágaray y Coronel Lic. don Liborio Marín Carrillo, Jefe Político de Mérida, y a la izquierda a los señores Augusto Cámara y el Lic. don Ramón Escalante Pinto, Oficial Mayor de la Secretaría General de Gobierno. Después de una brillante pieza de música tocada por la banda del 16 Batallón, tomó la palabra el Sr. Lic. don Gustavo Arce Correa, en representación de la Compañía de Ferrocarriles. El orador fué ruidosamente ovacionado.

En seguida habló el joven don Hernán Irigoyen Díaz, en representación de su Sr. padre, que actualmente se halla en la capital de la República y en nombre de la sociedad de Tizimín. El inteligente joven orador fué muy aplaudido. Su discurso lo publicaremos en el número de mañana.

Extra programa, el joven tizimileño don Alberto González (York) leyó unas inspiradas décimas. Fué muy ovacionado el Sr. González Narváez. después el Sr. Atanasio García López, leyó con bastante propiedad un discurso.

EL BANQUETE.— LA LLUVIA IMPIDIO SU TERMINACION

El Consejo de Ferrocarriles, como ya informamos, obsequió a sus invitados con un banquete de 150 cubiertos. Las mesas estaban muy adornadas.

La convivialidad no pudo terminarse, pues la interrumpió la lluvia que se dejó sentir en los momentos más solemnes. Los concurrentes abandonaron sus puestos y muchos de ellos terminaron cerca del departamento de cocina. El menú que se sirvió fué muy excelente. Hélo aquí:

Entremés Gelatine, Paté Milanais, Jamón sauce, Champagne, Soupe Printemp. Salada Francaise, Glace Framboise, Fruit, Créme Parisienne, Café, Te.

UN TELEGRAMA AL MINISTRO DE COMUNICACIONES.

De aquí se ha enviado un extenso telegrama al Ministro de Comunicaciones, dando cuenta de la importante mejora realizada, firmado por el Consejo de Ferrocarirles Unidos.

EL TE DEUM.

En la Iglesia parroquial se verificó en la mañana de hoy una suntuosa Misa de vestuario. El templo se vió muy concurrido por distinguidas personas de nuestra sociedad. El respetable y virtuoso Cura Párroco D. Emilio Méndez López,, a hora oportuna



ESTACION DE CALOTMUL

pronunció una breve alocución. Dicha alocución se relacionó con el arribo de la primera locomotora a Tizimín. Dijo que el Sr. D. Joaquín Peón, Presidente del H. Consejo de los Ferrocarriles, se había interesado porque se celebrase esa solemne función religiosa. Que nuestro dignísimo Prelado también se había interesado y que había enviado con ese objeto a dos sacerdotes, uno de ellos era el ilustrado Don Gregorio Mediavilla. Después de la misa se cantó el TE DEUM.

LA VAQUERIA DIURNA

De conformidad con los programas circulados, tuvo efecto en el Mercado Público una vaquería. El entusiasmo fué desbordante. Una hermosa señorita bailó a maravilla y alcanzó numerosas "galas". Terminó el festival poco después de las cuatro de la tarde. Fué amenizado por la Banda de Música que dirige el entendido maestro Samuel García Barrera. Componentes: Leonardo Sansores, Santos Piña, Manuel Peraza, Sebastián Loría, Cándido Canul, Fernando Puerto, Bernardino Castro, Antonio Martín, Marcelino Escalante, Leonardo Pérez, Alejo Puc, Adalberto Cen, Eusebio Puerto, Francisco Medina, Pablo Conde y Domingo Campos.

LA CORRIDA DE TOROS.—UN HERIDO.

Frente a la casa del Sr. Alberto González R., se verificó una corrida de toros de barrera. Un sólo toro se lidió. Aquel cornúpeta cargó al estimable joven don Angel A. López, ayudante del Ingeniero Manuel G. Cantón Ramos, Director General de los Trabajos Ferrocarrileros. La herida del joven López no tiene gran importancia. Hizo las primeras curaciones el Dr. Juan Rivero Alonzo. En el tren que saldrá de esta villa hoy a media noche, será llevado el herido a Mérida, lugar de su residencia.

SALIDA DE TRENES

La salida de trenes se hizo en la siguiente forma: uno que salió a las cuatro de la tarde, que fué el inaugural; otros a las doce de la noche y el último a las cinco y media de la mañana del lunes. El Sr. Director General de los Ferrocarriles, don Federico W. Blake, el oficial, Joaquín González y otros empleados superiores de la Empresa, vigilaron la entrada y salida de los trenes.

QUEDARA EN EL MUSEO EL MARTILLO INAUGURAL

El Sr. Antonio Sandi, Director de Vías recogió el martillo dorado que sirvió al Jefe Político del Partido, para clavar el último riel y según informes, lo llevará al Museo.

LA CENA DE ANOCHE.— MAS DE CIEN COMENSALES.

En el mismo lugar donde se verificó el Banquete esta mañana, la Comisión organizadora de festejos ofreció una espléndida cena a los concurrentes a la velada filarmónico-literario que tuvo efecto en el Palacio Municipal. Más de cien personas se sentaron a la mesa. Se sirvió un riquísimo Menú. El entendido culinario Pablo Aguiar, dejó muy satisfechos a los concurrentes.

A esta cena asistieron, entre otras personas, el Lic. Liborio Marín Carrillo, Manuel Pérez Hernández, Federico W. Blake, Germán Struk, Lic. Demetrio Burgos Sosa, Alberto González R., Ingeniero Manuel G. Cantón, Lic. Ramón Escalante Pinto y otras muy estimables y distinguidas personas de Tizimín, Mérida, Calotmul y Espita.

TEXTO DEL TELEGAMA AL SR. GOBERNADOR.

El telegrama dirigido al Gral. don Prisciliano Cortés y suscrito por numerosas personas, entre ellas, miembros del Consejo de Ferrocarriles, decía textualmente: "Presentes acto inauguración oficial, tren ferrocarril esta villa, y animados natural entusiasmo por tan importante mejora, felicitamos a Ud., como patrocinador inauguración Estado por beneficios generales recibidos. Compañía Ferrocarriles Unidos."

LA VELADA DE ANOCHE.

En los momentos en que cierra esta información, se desarrolla con sujeción al programa especial, en el Palacio Municipal, la velada organizada.

La fiesta reviste inusitado brillo y entusiasmo y terminará con un animado baile de señoritas. La premura del tiempo de que dispongo me impide transmitir la crónica de ella. Dejo, pues, al inteligente corresponsal este trabajo y parto a tomar el tren."

La Incautación de los F. C. Unidos de Yucatán

DETALLES INTERESANTES DE UNA ASAMBLEA

'De conformidad con los términos de la orden del día incluída en la convocatoria publicada para esta Asamblea, y en cumplimiento de las disposiciones del art. 25 de los Estatutos, el Consejo de Administración rinde el presente informe y somete a la deliberación y resolución de la Asamblea los diversos asuntos especificados en la orden del día. Se acompañan a este informe las cuentas, el Balance General, los documentos usuales y el Proyecto de distribución de utilidades obtenidas en el XV ejercicio social q. terminó el 31 de Diciembre de 1914, proponiendo que las utilidades sobrantes, después de deducidos el 5% del Fondo de Reserva y los honorarios que corresponden al Consejo de Administración, Comisarios y Consejo Consultivo de México, conforme a las disposiciones de los Estatutos, se apliquen a cuenta nueva de pérdidas y ganancias para que su distribución se efectúe cuando, normalizadas las marcha y situación de la Empresa, así lo disponga y determine la próxima Asamblea Ordinaria de Accionistas.

Antes de pasar adelante debemos informar a los señores Accionistas las causas que motivaron la no celebración de la Asamblea Ordinaria convocada para el día 29 de marzo de 1915. — Con fecha 19 de dicho mes y año, el Gobierno de este Estado, invocando una disposición de la Primera Jefatura del Ejército Constitucionalista, se posesionó de todos los bienes y elementos de transporte de esta compañía, en los siguientes términos: "Por disposición del C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, Encargado

del Poder Ejecutivo de la Nación, y mientras las necesidades de la campaña lo requieran, queda completamente militarizado el servicio de ferocarriles, incautándose para tal efecto las Oficinas, Talleres y demás dependencias, a fin de que todo el servicio y organismo de la Compañía propietaria quede desde luego bajo los auspicios de este gobierno. Con motivo de esta disposición el Ejecutivo de mi cargo ha tenido a bien nombrar Gerente General al C. Lic. Julio Rendón; para Superitendente de Transportes, al C. Carlos Castro Morales y para Abogado Consultor de los mencionados Ferrocarriles al C. Lic. Arturo Sales Díaz, con la asignación mensual de $400.⁰⁰, que pagará la Tesorería de la propia Empresa. Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y demás fines, protestándole mi atenta consideración.—Constitución y Reformas. —Mérida, marzo 26 de 1915.—El Gobernador y Comandante Militar del Estado, S. ALVARADO.— Por el Srio. Gral. Int., C. MALDONADO R., Oficial Mayor Int.—Al Presidente del Consejo de Administración de los Ferorcarriles Unidos de Yucatán.— Presente."

Incautada la Empresa en esa forma por el Gobierno del Estado sin más trámites y sin haberse hecho la entrega con sujeción a un inventario cesó de hecho en sus funciones administrativas el Consejo de Administración; pero aún así, y sin perjuicio de esa incautación, hubiera podido llevarse a cabo la Asamblea ordinaria convocada para dar cuenta a los señores Accionistas con el resultado del Ejercicio de 1914 ya transcurrido, si el Sr. Julio Rendón, nombrado por el Gobierno, Director General de estos Ferrocarriles, no hubiera impedido la celebración de dicha Asamblea que había sido citada para el mismo local de la Dirección General, publicándose al efecto un aviso que vió la luz en el periódico "La Voz de la Revolución" y en el "Diario Oficial" del Estado.

Hoy que ha sido promulgada la Constitución General de la República, y que al volver las cosas necesariamente a su carril normal, habrá de procederse en breve a la devolución de todos los bienes de la Compañía y al arreglo de las indemnizaciones que corresponden por todo el tiempo que ha sido administrada por el Gobierno, el actual Consejo de Administración ha considerado indispensable convocar nuevamente a Asamblea General Ordinaria de Accionistas a fin de legalizar debidamente la situación de la empresa (no obstante que la ingerencia del actual Consejo terminó según antes queda expuesto, con fecha 19 de dicho mes y año) sino procediendo a la elección y renovación del Consejo de Administración, Comisarios y Consejo Consultivo de México, por haber cesado ya todos, en virtud del tiempo transcurrido, en el periodo para el cual fueron electos.

No pudiendo considerarse la actual como segunda Convocatoria de la Asamblea que no tuvo verificativo el 29 de Marzo de 1915, puesto que, si aquella no tuvo efecto no fué por falta de **quorum,** sino por el impedimento a que antes hemos hecho referencia y que no permitió reunirse a los señores accionistas, hemos incluído en la Orden del Día, además de los puntos de la anterior convocatoria publicada, con excepción de aquellos que por virtud del tiempo transcurrido ha sido procedente suprimir o modificar, los relativos a la aprobación de cuentas hasta la fecha en que el actual Consejo de Administración cesó de hecho en sus funciones administrativas y la renovación de dicho Consejo, Comisarios y Consejo Consultivo de México.

Por la Glosa de Pérdidas y Ganancias que va anexa a este informe, podrá verse que el monto total de los ingresos habidos en 1914 ascendió a la cantidad de $4.450,813.03, en tanto que los gastos importaron $3.769,017.05, resultando la utilidad neta para dicho ejercicio social de $681,795.98.

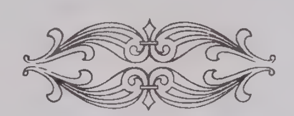
También se acompaña a la documentación de las cuentas correspondientes al período del 1º de Enero al 21 de Marzo de 1915, en que ascendieron los ingresos a $665,785.06 y los gastos a $601,466.51, resultando una utilidad de $64.318.54, sin incluír los beneficios del Gran Depósito del cual no se hizo Balance en la fecha indicada y cuya utilidad se calcula proporcionalmente en $46,963.20 lo que da una utilidad aproximada de $111,281.74 en el indicado período. De esta suma habrá que deducir los gastos de Servicio del Empréstito, en lo que corresponda al período expresado, los cuales no están comprendidos en dichas cuentas.

Esperamos que en vista del Informe de los Señores Comisarios y teniendo en cuenta las explicaciones contenidas en este informe, los señores Accionistas concederán su aprobación a las cuentas y Balance General correspondientes al ejercicio social de 1914 y a las cuentas comprendidas en el período de primero de Enero al 21 de Marzo de 1915.

Mérida, Junio 16 de 1917.

AUGUSTO CAMARA.-Presidente.

P. ALCALA HERNANDEZ.- Srio. Accidental."





SR. DON CARLOS CASTILLO VERA,

QUE DURANTE VARIOS AÑOS DESEMPEÑO A SATISFACCION EL IMPORTANTE PUESTO DE TESORERO GENERAL DE ESTA EMPRESA.

UNA LABOR MERITORIA

Para los que lean la presente historia de los FF. CC. UU. de Y., ofrecerán sin duda gran interés los capitulos relativos a la administración de los mismos en los años de 1,919 y 1,920, en que fué Presidente del H. Consejo, el progresista ciudadano y distinguido Dr. don Alvaro Medina Ayora, que tan buen recuerdo dejara en el desempeño del puesto para el cual fuera acertadamente designado. Colaboraron con el Sr. Medina, como componentes del Consejo que presidió, los Sres. Lics. don Pastor Bautista y don Arturo Sales Díaz, Dr. don Mariano Correa Espinosa, don Rafael Peón Arana, don Héctor Victoria y don Manuel Romero.

De los lineamientos generales contenidos en los "informes" respectivos que aquel H. Consejo presentara para su aprobación a las Asambleas de accionistas constituidas al efecto, de conformidad con los Estatutos de la Compañía, es fácil inferir la serie de diversas gestiones que, sin ser para descritas, determinaron en conjunto el éxito alcanzado en la empeñosa labor llevada a cabo y que culminó, como digno coronamiento, con la inauguración de la nueva Estación Central, que tuvo lugar el 15 de septiembre de 1,920; mejora ésta que, tras las ventajas de orden económico que vino a realizar, facilitó la mejor organización en el servicio público, vinculando al airoso exponente de progreso y belleza arquitectónica que envuelve, el recuerdo de la tarea emprendida para hacer de ella una realidad halagadora.

En el primer ejercicio a que hemos hecho referencia, o sea el del año de 1,919, además del impulso que se dió a los trabajos encaminados a dar cima lo más pronto posible al edificio de dicha Estación Central, cuya terminación tanto parecía preocupar al H. Consejo que habría de consumar la obra, además de aquel impulso, decíamos, no se hizo poco en pro de la construcción del adecuado local destinado a establecer el Sanatorio "Rendón Peniche", para cuya conclusión sólo faltaban algunos detalles a fines de 1,919, tiempo en que las erogaciones hechas al efecto, ascendían a $320,105.78. En el mismo período se pudo proporcionar al público el servicio de trenes eléctricos en la línea de la División del Norte, el cual fué inaugurado el 16 de septiembre, de dicho año, con el aplauso general por los beneficios que de



VISTA GENERAL DEL SANATORIO "RENDON PENICHE"



DR. DON ALVARO MEDINA AYCRA

él se derivaron y fundadamente se esperaban. Otras mejoras se implantaron también al mismo tiempo, como la que se refiere a la restauración del muelle "Benito Juárez" en Progreso, etc., las cuales nos abstenemos de especificar dada la índole del presente artículo; pero de las que se tendrá conocimiento con la lectura de los "informes" mencionados y de que hemos extractado sólo lo más saliente.

Se desprende del tenor de los expresados informes, que el H. Consejo, en el ejercicio siguiente, de 1,920, antes de emprender nuevas obras, se dedicó a concluír y consolidar las iniciadas; a adquirir material rodante, a reparar y reconstruír la extensa red de líneas férreas, así como los muelles de Progreso, tratando de hacer más positivo el activo de la Empresa confiada a su administración, sacrificando las apariencias que lo hubieran abultado, a la solidez que tenía que reconocerse en dicho activo al aquilatarlo. Y con el mismo criterio de consolidación obró dicho H Consejo al proponer y conseguir que se aplicase a la cuenta de "Saneamiento de Inventario", llevada a la contabilidad de la Negociación, el sobrante de las utilidades obtenidas en 1,919 y 1.920, después de deducidas de ellas las aplicaciones que expresa, a las cuentas que menciona; con cuyo proceder, por otra parte, continuaba la práctica establecida en los balances, desde que en agosto de 1,907 se abrió en los libros, por las razones que expone, la repetida cuenta de "Saneamiento de Inventario", con un cargo de $4.791.197.74. Las utilidades obtenidas en 1.919 y 1,920, ascendieron respectivamente, a $315.956.22 y $1.261.537.71; debiendo aducirse como justificación de las primeras, las circunstancias de crisis, etc. que se hacen constar en los informes varias veces citados.

Razón, pues, tuvimos, cuando al dar comienzo a estos apuntes, indicamos como de interés para el lector, los períodos en que funcionó el H. Consejo a que nos hemos referido, y cuya gestión consideramos acreedora a la especial mención que de ella gustosamente dejamos asentada.

La labor del H. Consejo de Administración, durante el año de 1926

H. ASAMBLEA:

El Consejo de Administración de la Compañía, en sesión que celebró el dos del mes en curso, acordó convocar a los Sres. accionistas a la Asamblea General Ordinaria cumplimentando así lo preceptuado en las fracciones V y VI del artículo 25 de los Estatutos que imponen la obligación de someter a examen y aprobación las cuentas relativas a las operaciones de cada ejercicio social y los actos ejecutados por el Consejo.—Ahora se someten al criterio y deliberación de la H. Asamblea las cuentas correspondientes al ejercicio social del año de 1926, mil novecientos veintiséis, y los actos ejecutados por este Consejo desde el 5 cinco de abril de 1926, mil novecientos veintiséis, fecha de su elección, hasta el 31 treinta y uno de diciembre del mismo año, a efecto de que los señores accionistas se den cuenta del estado general de la negociación.

Para que puedan ustedes apreciar mejor el resultado de los negocios durante el ejercicio social de 1926, mil novecientos veintiséis, hemos agregado al presente informe el que nos ha rendido el Director General, en el cual se detallan y especifican todos y cada uno de los trabajos llevados a cabo durante el ejercicio social de 1926, mil novecientos veintiséis.

El Balance General suma un Activo de $35.429,569.18, treinta y cinco millones cuatrocientos veintinueve mil quinientos sesenta y nueve pesos dieciocho centavos y un Pasivo de $35.248.532.58. treinta y cinco millones doscientos cuarenta y ocho mil quinientos treinta y dos pesos cincuenta y ocho centavos.

Como puede verse de la cuenta "Pérdidas y Ganancias 1926", los Ingresos de la Empresa durante el ejercicio social del año de 1926, mil novecientos veintiséis, ascendieron a la suma de $4.808,691.01, cuatro millones ochocientos ocho mil seiscientos noventiún pesos un centavo y los Gastos a $4.627,654.41, cuatro millones seiscientos veintisiete mil seiscientos cincuenta y cuatro pesos sesenta centavos, obteniéndose una utilidad de $181,036. 60, ciento ochenta y un mil treinta y seis pesos sesenta centavos, cantidad igual a la diferencia que existe entre el Activo y el Pasivo del Balance General del ejercicio social que motiva la presente Asamblea.—La utilidad obtenida, como se ha hecho en años anteriores, debe aplicarse a la amortización de la cuenta general de Pérdidas y Ganancias que monta a la suma de $3.055,111.38, tres millones cincuenta y cinco mil ciento once pesos, treinta y ocho centavos, a fin de irla disminuyendo.—Esta cuenta general de Pérdidas y Ganancias se ha formado por las pérdidas de años anteriores y natural es que al haber una utilidad se aplique a dicha cuenta para disminuirla.

La situación económica por que atravesó el Estado durante el año de 1926, mil novecientos veintiséis, por la restricción decretada en la producción henequenera, afectó grandemente a los intereses de la Empresa, disminuyendo sus ingresos por la falta de transporte de henequén, viéndose obligado el Consejo de Administración a dictar medidas de orden económico, a fin de regularizar los Ingresos con los gastos de Explotación.

Consecuente el Consejo con las medidas de orden económico que se impuso implantar y considerando innecesario el sostenimiento de dos trenes diarios entre esta ciudad y la de Valladolid, y significando ésto un aumento igualmente innecesario en los gastos de Explotación, se gestionó la supresión de uno de esos trenes, obteniéndose la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Como la importancia comercial y agrícola de las poblaciones ubicadas entre esta ciudad de Mérida y el pueblo de Temax, es suficiente para el sostenimiento de un tren más de pasajeros, se gestionó y obtuvo de la misma Secretaría de Comunicaciones la aprobación de dicho tren, que desde luego se puso al servicio público, aumentando los Ingresos de la Empresa.

Otras de las medidas de orden económico que se dictaron, fué la clausura del Almacén General de Materiales de la Empresa, dándosele a ese Departamento una nueva organización, tendiente a evitar las irregularidades que existían, provenientes de la forma en que se llevaban la contabilidad y la entrada y salida de materiales. Ahora únicamente existe una Bodega con un personal reducido, suficiente para anotar la entrada y salida de materiales, habiéndose suprimido la Sección de Contabilidad que funcionaba autónomamente y que pasó a formar parte del Departamento General de Contabilidad, anexo a la Tesorería de la Empresa.

De conformidad con lo pactado por la Empresa con el Gobierno Federal en el año de 1925, mil novecientos veinticinco, para el pago de las cantidades que se adeudaban por concepto de Impuesto del 10% sobre las entradas brutas causado durante los años de 1923, mil novecientos veintitrés, 1924, mil novecientos veinticuatro, y primer semestre del año de 1925, mil novecientos veinticinco, durante el ejercicio social de 1926, mil novecientos veintiséis, se pagó la suma de $100,000.00, cien mil pesos quedando con este pago, completamente saldada la deuda de la Empresa por este concepto, teniendo la satisfacción de hacerlo saber en tal sentido a la H. Asamblea, en el concepto de que los pagos por este impuesto durante el ejercicio social de 1926, mil novecientos veintiséis, se cubrieron normalmente.

De conformidad con los convenios celebrados con el Representante y Apoderado de los señores Fideicomisarios de la Compañía, durante el año de 1926, mil novecientos veinte y seis, se pagó la cantidad de Dlls. 328,000.oo, trescientos veinte y ocho mil dólars por concepto de amortización de capital e intereses de la hipoteca de 825,000, ochocientas veinte y cinco mil libras esterlinas, garantizadas con los bienes de la Empresa.

Durante el ejercicio social de 1926, mil novecientos veinte y seis, se dió preferente atención a la reparación y conservación de las vías a fin de tenerlas en condiciones de prestar un servicio normal, invirtiéndose en estos trabajos la cantidad de .... $770,928.78, setecientos setenta mil novecientos veinte y dos pesos setenta y ocho centavos.

También al mantenimiento de Equipo, se dedicó preferente atención, invirtiéndose en la reparación del material rodante la suma de $755,653.49, setecientos cincuenta y cinco mil seiscientos cincuenta y tres pesos, cuarenta y nueve centavos.

En la reparación y conservación de los Muelles de Progreso, que son los puentes que ponen en comunicación al Estado con el exterior, se gastó la suma de $43,078.44 cuarenta y tres mil setenta y ocho pesos cuarenta y cuatro centavos.

El Consejo de Administración espera que de conformidad con el punto sexto de la Orden del Día, esa H. Asamblea, tomando en consideración los grandes esfuerzos realizados para normalizar el servicio y la situación económica de la Empresa, dará su aprobación a todos los actos ejecutados durante el ejercicio de sus funciones, durante el año de 1926, mil novecientos veintiséis, librándolo de responsabilidad.

Atentamente.

Mérida, 30 de mayo de 1927. — El Presidente del Consejo de Administración, ALVARO TORRE DIAZ.



Sr. Dr. Alvaro Torre Díaz, Presidente del H. Consejo.

Consejeros propietarios, del primero al octavo: señores Dr. Alvaro Torre Díaz, Prof. Bartolomé García Correa, Lic. José Castillo Torre, Lic. Ernesto Patrón Villamil, Alfonso Vales García, Ing. Rodolfo Patrón, Pedro Cárdenas, y Rafael Cebada T. y suplentes, señores Julio V. Correa, Dr. Guillermo Vega y Loyo, Arturo Millet, Francisco Solís Cámara, Dr. Bernardino Enríquez y Máximo D. Vallado. Comisarios propietarios, señores Eduardo Amer y Balaguer y Alfonso Pinkus Vargas y suplentes, señores Francisco A. Díaz y Dr. Aniceto Villalobos.

ACTUACION DEL DIRECTOR GENERAL



DON ALFONSO VALES GARCIA

Desde el mes de marzo de 1927, hízose cargo de la Dirección General de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., el estimable caballero don Alfonso Vales García, quien antes de llegar a tan elevado puesto desarrollaba sus actividades en el comercio y era natural que como joven activo, de clara visión, de espíritu práctico nada común y dotado así mismo de una poderosa energía, hiciera esperar que su actuación en los Ferrocarriles fuese una fuente de positivos beneficios para esta Empresa y para el público, esperanza que se ha venido confirmando con los hechos. Refiriéndonos al informe que en su calidad de Director General de aquella Empresa, rindiera ante la Asamblea General el 7 de mayo último, relativa a su gestión hasta el 31 de diciembre próximo pasado, no podemos menos de estractar los más interesantes datos consignados en aquel documento, primero, por ser de justicia estimular con el aplauso la iniciación de una buena labor hecha durante aquel corto lapso y segundo, porque queremos hasta lo último ser fieles a nuestro propósito y al procedimiento que durante el curso de esta obra hemos desarrollado, hablando tan solamente de aquellos trabajos que hubiesen tenido alguna importancia en la historia de los ferrocarriles yucatecos: Empecemos por decir que cuando el Sr. Vales se hizo cargo de estos Ferrocarriles, el Estado ya atravesaba por una crisis económica bastante intensa, por lo que aquel funcionario vióse constreñido a dictar medidas severas de orden económico tendientes a suprimir toda clase de dero gaciones q. no fuesen absolutamente indispensables para la buena marcha de la negociación y aunque el plan de economías, como era natural, encontrase marcada resistencia entre ciertos elementos que se sentían perjudicados con él, eso no fué parte a que se quebrantasen en lo más mínimo los enérgicos propósitos del señor Vales García, que con tal actitud tan solo defendía los intereses de la Empresa para evitar una segura bancarrota y aquel plan salvador fué desarrollado felizmente sin lesionar derechos de los obreros y con el aplauso unánime del H. Consejo de esta Institución y del público que veía en todos estos esfuerzos el deseo de mejorar también el servicio, pues eran ya innumerables las quejas y no poco el descontento que se advertía debido a la falta de elementos con que poder hacer un servicio satisfactorio, porque advertíase desde luego una falta grande de material rodante que en su mayor parte hallábase en pésimas condiciones y fué así como trabajando hasta en horas extraordinarias en los talleres de la Empresa, fuesen reparados 139 carros para carga, que estaban fuere de servicio pues habíase advertido una sensible disminución de los ingresos, porque de las 669,492 pacas de henequén que entraron al puerto de Progreso en 1,927, 45,492 fueron movilizadas, embarcándolas por la costa y conducidas previamente por tranvías vecinales; y estableciéndose también como una medida de reorganización, un turno rigoroso en el servicio de los furgones, es natural considerar que aquella deficiencia en el servicio, que perjudicaba moral y materialmente a la Empresa, pronto había de ser subsanada por completo.

Algo parecido también ha venido sucediendo con el servicio de pasaje, pues estando un gran numero de coches en pésimas condiciones y casi inservibles, era natural que el público prefiriera, en lo referente a los que viajaban hasta Progreso, utilizar los autos y camiones porque con ello se ganaba en rapidez y comodidad, y como con esta competencia la Empresa recibía perjuicics de consideración, dióse prisa en la reparación de locomotoras, eléctricos, y coches de primera clase y dando una nueva reorganización al movimiento de trenes a Progreso, se ha conseguido al fin conjurar un mal que pudo haber sido de fatales consecuencias para la negociación. En estos trabajos invirtiéronse $719,334.17.

En el importante capítulo de reparación y conservación de las vías diremos que éstas se encontraban en pésimo estado por lo que los descarrilamientos y retrasos en la llegada de los trenes hacíanse cada día más frecuentes e insoportables, cosa que ameritaba desde luego una pronta y eficaz reconstrucción, por lo que durante el año de 1927 reconstruyéronse 32,426 metros de vía, e intercaláronse 85,166 durmientes y los trabajos de calzar, nivelar y balastrar la vía realizáronse en ese mismo año de 1927, en 280,067 metros; en tanto que en el año de 1926, solo

alcanzaron a 109,500 metros, habiendo costado estos trabajos, al rededor de $400,000.00.

En la reparación y renovación de edificios y accesorios, invirtiéronse $83,483.16, pues había Estaciones que se encontraban en lamentable estado.

Tocante a la comunicación telegráfica diremos que en 1927, reconstruyóse en su totalidad la línea de Mérida a Izamal, reconstruyóse el tramo comprendido entre Mérida y Ticul, la línea de Progreso a Chicxulub, la de Tizimín, el tramo de Dzitás a Valladolid, etc., con un costo de cerca de $25,000.00.

Otro de los ramos que ha merecido preferente atención de parte del Sr. Director General, se refiere al mejoramiento en el servicio de los tranvías de Progreso, puesto que siendo esta ciudad la antesala de Mérida y unida actualmente a esta capital por medio de una moderna carretera, natural era que hacia aquel puerto afluyese un número considerable de visitantes, mucho más en la temporada de verano, y como palpábase desde luego la necesidad de extender las líneas del tranvía a fin de facilitar el tráfico en aquel puerto, fué por lo que el Sr. Vales García, comprendiendo aquella necesidad que reclamaba la importancia del movimiento de esa población, apresuróse a prolongar las líneas. Dedicóse también a hacer una Reparación General de las Estaciones de Progreso, San Ignacio y Yaxché.

Y por lo que hace a los Archivos, advertíase una absoluta falta de ellos, entonces, el Sr. Vales García, comprendiendo la necesidad de llevar a cabo una ordenada compilación de documentaciones que a manera de fuentes de información era natural que tuviese una Empresa de la Importancia de los Ferrocariles Unidos de Yucatán, puso todo su empeño en organizar esa Sección tan importante, reveladora de un espíritu de orden y cultura, pues podemos decir, en vista de datos oficiales, que de muchos años a la fecha, notábase la falta de inventarios completos y detallados que vinieran a dar una idea cabal de los elementos con que tan poderosa Empresa cuenta, y gracias a ese empeño, hoy, esas deficiencias han venido siendo subsanadas.

Para terminar, insertamos a continuación un cuadro demostrativo del material rodante, además, se consigna todo el que últimamente se ha reparado, con lo que puede darse una idea el lector de la labor desarrollada por el Sr. Vales García, desde que se hizo cargo de tan elevado puesto.

RELACION del Material de Tracción y del Material Rodante en la que se expresa la cantidad de los Reparados desde el mes de marzo de 1927, al 30 de septiembre del presente año.

ESPECIFICACIONES.	Vía Ancha Reparados	Vía Angosta. Reparados.
Locomotoras para trenes de pasajeros y carga	3	22
Coches de primera clase de tracción eléctrica	2	
Coches de 3a. clase, auxiliares de los eléctricos	2	
Coches de 1a. clase para trenes de pasajeros	7	8
Coches de 2a. ,, ,, ,, ,, ,,	1	11
Coches de 3a. ,, ,, ,, ,, ,,	3	11
Coches de 1a. y 2a. clase, combinación		1
Carros de Express, Equipaje y Correo	3	10
Cabooses para trenes de carga		1
Carros de Fletes, de 10 toneladas	32	29
Carros de Fletes, de 20 toneladas	28	29
Carros de Fletes, de 20 toneladas, solo para henequén	5	2
Carros de Fletes, de 22 toneladas		70
Periqueras de 20 toneladas, para leña	1	22
Góndolas de 20 toneladas, para leña		10
Plataformas de 10 toneladas		1
Plataformas de 20 toneladas		6
Plataformas de 22 toneladas		1
Total piezas:	84	212

Debemos consignar así mismo, que están ya llegando a Mérida once alijos y cinco locomotoras nuevas, trimotrices, que se dedicarán exclusivamente al servicio de pasajeros, elementos estos cuya falta se hacía notar, pues el servicio era ya muy deficiente a causa del mal estado de las locomotoras que por su antigüedad no podían responder y aunque es cierto que muchas de ellas han sido ya reparadas últimamente, hay que tener en cuenta que todo eso significa un verdadero esfuerzo por su alto costo, sin contar también con que la Empresa tiene otros ramos urgentes que atender, como son las reconstrucciones constantes que se hacen a las vías para dejarlas en mejores condiciones para el tráfico.

Con lo que dejamos expuesto, se ve desde luego que el Sr. Vales García, ha puesto toda su buena voluntad, sus energías y su clara inteligencia, a fin de conseguir una buena organización en todos los servicios de la Empresa, y para ello tuvo también el raro tino de rodearse de elementos prestigiados y competentes, tales como el Sr. Ing. Manuel G. Cantón, el Sr. Rafael Ramírez, el Sr. Ing. Alfredo G. Cantón y el Sr. Domingo Palomo, que han sabido responder satisfactoriamente con sus conocimientos, cada quien en su ramo, a la confianza que su Director General ha depositado en ellos, así como los distintos Departamentos, cuyos Jefes han colaborado eficazmente con el Sr. Vales García en su labor de reorganización.

Nosotros, cumpliendo con la misión que nos hemos trazados en este libro, de estimular a todos aquellos factores que de alguna manera han contribuído al mejoramiento y buena organización de las Empresas Ferrocarrileras en el Estado, no podemos menos de tributar, por medio de estas líneas, un aplauso muy sincero a sus buenos servidores.

ING. DON RAFAEL LUNA MORALES

Desde muy joven sintió verdadera vocación al estudio y dedicóse a cultivar sus facultades y sintiendo positiva atracción por las matemáticas, abrazó la carrera de Ingeniero, no sin antes haber hecho los cursos con notable aprovechamiento y así vemos cómo en su ya larga carrera profesional ha llevado a cabo muy importantes trabajos, tanto como Agrómono, cuanto como Ferrocarrilero muy entendido, pues como lo primero ahí están en diversos lugares de la República, los deslindes, apeos, catastraciones, canales, presas, etc., que de manera elocuente pregonan la eficiencia de quien con envidiable éxito realizara tan importantes obras; y como lo segundo, esto es, como Ferrocarrilero, no han sido menos importantes y menos útiles los servicios que en tan escabroso terreno ha venido prestando en distintas ocasiones cuando en diversas Compañías ha trabajado.

Y a fin de dar a nuestros lectores una idea de la interesantísima labor desarrollada por ese incansable paladín del trabajo, ahí van una cuantas notas debidas a su gentileza y que se sirvió proporcionarnos, no sin antes haber vencido nosotros sus escrúpulos que como hombre modesto y de valer era natural que tuviera.

Comenzó a trabajar como practicante en el Ferrocarril Carbonífero de Oaxaca el año de 1896 en trazo de construcción, siendo después Ayudante del Ingeniero en Jefe hasta 1899 en que pasó al Ferrocarril de Oaxaca a Ejutla, como Jefe de la construcción de dicho Ferrocarril de San Marcos a Huajuapam de León, como Ayudante del Ingeniero en Jefe en la contrucción de dicho Ferrocarril, en el Estado de Puebla, hasta 1906 y entonces fué nombrado Ingeniero en Jefe del mismo F. C. de Huajuapam y del de Oaxaca a Ejutla, que eran de la propiedad del Sr. don Luis García Teruel. En 1908, se le nombró Superintendente de Tráfico de la ya citada Empresa, quedando al mismo tiempo con el cargo de Ingeniero en Jefe, puesto que desempeñó hasta el año de 1911, que fué cuando se separó de ella. De esta fecha, hasta 1913 trabajó en el entonces Territorio de Tepic, en el Partido de Santiago Ixcuintla, haciendo el trazo de más de 400 kilómetros de canales para irrigar 30,000 hactaras; de 1913, a 1916, desempeñó la plaza de primer Ingeniero Director del Catastro, en la ciudad de Pachuca. En 1917, fué nombrado por la Secretaría de Comunicaciones, Superintendente General del F. C. de Veracruz a Alvarado; a fines de este mismo año, pasó al F. C. Pan-Americano como Ing. de



División. En 1918, fué nombrado por las líneas Nacionales, Jefe de la Reconstrucción del F. C. Interoceánico en el Estado de Morelos, habiendo reparado todas las vías en más de 200 kilómetros y reconstruyendo todos los puentes, estaciones, etc., que se encontraban totalmente destruídos. Al terminar la reconstrucción, fué nombrado Ing. de División de la de Puebla F. C. Interoceánico y la del Mexicano del Sur, hasta 1920, que fué cuando se retiró del servicio de las Líneas Nacionales, enviado a Mazatlán,Sinaloa, por la Secretaría de Comunicaciones y O. P. al trazo del F. C. de Mazatlán a Durango, siendo después Jefe de la construcción del primer tramo, En 1921, fué designado por la misma Secretaría, Jefe de la Construcción de la prolongación del F. C. del Desagüe del Valle de México, entre el Tajo y Mixquiala, Est. de

Hidalgo, hasta fines de 1925, en que se le nombró Inspector Técnico de los FF. CC. en la Empresa del Sud-Pacífico de México, en los Estados de Sonora, Sinaloa y Nayarit, hasta fines de 1927 que pasó como Inspector Técnico a esta Zona XVI, en los Estados de Yucatán, Campeche, Tabasco y Territorio de Quintana Roo, donde se encuentra actualmente prestando sus muy importantes servicios.

Y al referirnos a tan distinguido caballero que tantas simpatías se ha captado en esta sociedad que sabe aquilatar cualidades y méritos de quienes los poseen, no podemos menos, como historiadores imparciales y honrados, de tributarle por medio de las presentes líneas, un cumplido homenaje a sus altos merecimientos.

ING. MANUEL G. CANTON RAMOS



Nació en la ciudad de Mérida, Yucatán, el 6 de diciembre de 1871, siendo sus padres el Sr. Ing. Olegario G. Cantón y la Sra. Dña. Mercedes Ramos Quintana.

Cuando apenas contaba doce años de edad, comenzó a salir con su señor padre el Ing. don Olegario G. Cantón, para ayudarlo en los trabajos de campo, en calidad de "Cadenero" y debido a su afición y a su buena voluntad, ocupaba el puesto de Instructor de los Capataces, siempre q. era necesaria su ayuda, pues en aquel entonces, los pocos "Maestros de Caminos" que se habían formado, eran casi en su totalidad gentes sin instrucción alguna; así fué como el joven Cantón Ramos, hubo de conocer los distintos trabajos relativos a construcción de vías, como son los terreplenes, tendido y nivelación, colocación de cambios etc.

Este aprendizaje tenía lugar en la vía del Sur, y con motivo de haberse hecho el trazo del triángulo de Ticul, verificose una fiesta coreográfica, en casa de don Antonio Fajardo y en esa fiesta, nuestro biografiado fué dado de alta como Maestro de Caminos, en unión de Antonio Cervera Canto y Francisco Lavadores, jovencitos como él y compañeros suyos en trabajos de construcción.

En vista de sus revelantes aptitudes y de su decidida afición a las matemáticas, lo envió su señor padre a Inglaterra y allá ingresó a una Universidad, donde cursó sus estudios de Ingeniería, y una vez graduado, pasó a París a perfeccionar sus estudios de arquitectura y más tarde regresó a Mérida, su ciudad natal, reanudando sus trabajos al lado de su señor padre, habiendo abierto una Oficina Técnica en el año de 1895, bajo la razón de Olegario G. Cantón e Hijo, pero, desgraciadamente, al poco tiempo de establecida esta Oficina, viéronse precisados ambos Ingenieros a salirse de Yucatán, rumbo al interior de la República, en busca de trabajo. Entonces el joven Ing. Cantón Ramos, dirigióse al Tlahualilo a trabajar en las obras de un Canal del Río Nazas, pasando luego a formar parte de la Comisión de dicho Río. Más adelante, sirvió en el Paso, Texas, en la Comisión de la Presa Internacional. Volvió a la República y formó parte de la Comisión de Ríos y Canales, en los Estados de Querétaro y Michoacán, hasta que fué nombrado Ingeniero en Jefe del Ferrocarril Nacional e Interoceánico del Itsmo de Tehuantepec. Y a poco de haberse hecho cargo de las obras de reconstrucción de este Ferrocarril, la Compañía de Pierson and Son, lo comisionó para Yucatán al estudio del Drenaje, adoquinado y saneamiento de la ciudad de Mérida. Terminados estos trabajos y una vez presentados los planos al Gobierno, regentado entonces por el Sr. General don Francisco Cantón, le fueron hechas proposiciones para radicarse de nuevo entre nosotros, habiéndosele conferido desde luego, el honroso puesto de Ingeniero Municipal de Obras Públicas y Consultor del Gobierno del Estado. Desde entonces continúa ejerciendo su honrosa profesión entre nosotros, habiendo vuelto al servicio de los Ferrocarriles, a los cuales servía aisladamente como Ingeniero y como Contratista. También prestó sus valiosos servicios como Inspector Federal de los Ferrocarriles Unidos de



Frente del edificio que ocupa el Sanatorio "Rendón Peniche"

Yucatán, S. A., durante un año, en calidad de Suplente de su señor padre (a quien le fué concedida una licencia para ir a Europa por motivos de salud) y durante doce años, como propietario, después de la muerte de don Olegario G. Cantón.

Entre los más importantes trabajos de Ingeniería realizados por el joven Cantón, se pueden citar los siguientes: La Línea de Mérida a Ticul, pasando por Muna, la de Espita a Tizimín, la de Mérida a Hunucmá, de don Augusto L. Peón, la red de Tranvías de la Empresa Zaldivar y los Tranvías de Steppén y Tebec.

Y como obras de Arquitectura, merecen especial mención: el edificio de los Sres. Ritter y Bock, las residencias particulares de los Sres. Agustín y Alberto Vales Millet; también dirigió la construccinó del Palacio del Gral. Cantón y la de la residencia particular de don Ernesto Cámara Zavala, ambos en el Paseo Montejo de esta capital. Así mismo dirigió la construcción de los edificios siguientes: Compañía Harinera del Golfo, el Siglo XIX, la Francia y la Estación Central de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.

Prolijo sería enumerar la extensa lista de los trabajos llevados a cabo por la Oficina del Ingeniero Manuel G. Cantón, y es por eso que tan solo nos hemos ocupado en los más importantes.

Durante el Gobierno Pre-Constitucional del General Alvarado, fué Director General de esta Empresa, cargo que desempeñó a conciencia y durante un año, y más tarde pas óa desempeñar el de Ingeniero en Jefe de la misma Empresa, y no obstante los vaivenes de la política, continúa regentándolo con beneplácito general y con el carácter de Jefe de las Oficinas Técnicas y de Vías.

Y al ocuparnos en la prestigiada personalidad del Sr. Ingeniero Cantón Ramos, uno de los intelectuales que más honran a su tierra natal por sus profundos conocimientos y por su ingénita modestia, no hemos hecho más que cumplir con nuestro deber, poniendo de manifiesto su actuación tan brillante como profesional distinguido, tributándole al mismo tiempo, un justo homenaje a sus altos merecimientos, juntamente con nuestro aplauso sincero y entusiasta.

Don Marcos Martín Gómez

Comenzó a prestar sus servicios en el Ferrocarril Cantón, en Progreso, el año de 1898, como Receptor de carga; en 1900, fué nombrado Jefe de Estación por el Gral. D. Francisco Cantón; en 1909, Jefe de Tráfico del Oriente y conductor de los trenes 35 y 36; en 1911, ocupó el puesto de cajero, hasta el año de 1913, que fué designado Ayudante del Agente General; en 1914, se encargó de nuevo de la Caja en la División Norte; en 1915, se le nombró Jefe de Tráfico de las dos Divisiones, y en 1920, permutó con el Agente de Estación, Sr. Barbosa, y siendo además Cajero, puestos que desempeñó hasta hace pocos meses, que fué pensionado, con la asignación de trescientos treinta pesos mensuales.

Por su honradez, por su inteligencia y por sus largos años de servicios en el Ramo de Ferrocarriles, se ha hecho acreedor a la estimación y al respeto de todas las personas que han tenido ocasión de tratarlo. Es uno de tantos servidores que honran al Gremio de Ferrocarrileros en el Estado.

DON FRANCISCO EXTRAÑA



Entró al servicio de los Ferocarriles Unidos de Yucatán el día 4 de febrero del año de 1904, como conductor de los trenes 37 y 38; el 7 de agosto del año de 1906 fué nombrado Jefe de Estación de Uayma; el 1º de enero del año de 1907, conductor de trenes especiales y extras; el 10 de junio del mismo año, conductor de los trenes 33, 34, 35 y 36; el 18 de abril de 1908, conductor de los trenes 29, y 30; el 4 de septiembre del mismo año, conductor de los trenes 23 y 24; el 1º de febrero de 1909, Jefe de Estación de Pomuch; el 6 de julio de 1910, Jefe de Estación de Tenabo; el 10 de agosto de 1914, conductor de los trenes 23 y 24; el 25 de marzo de 1915, Jefe de Estación de Mérida Norte, (Mejorada) el 15 de septiembre de 1920, al inaugurarse la nueva Estación Central, fué nombrado Jefe de la misma, puesto que desempeña hasta la presente fecha con general beneplácito.

Desde su ingreso hasta hoy, nunca ha sido suspendido ni ha estado fuera del servicio, a excepción del tiempo en que estuvo posesionada la Revolución de 1923, del Gobierno del Estado.

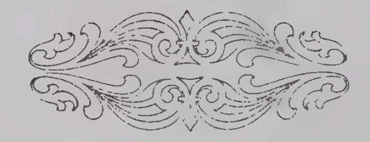
UN EX-PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

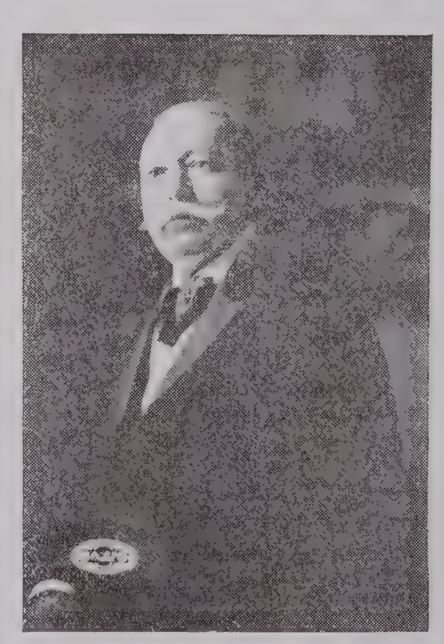
Don José María Iturralde Traconis





Lic. Don Pedro Solís Cámara





Ing. Don Primitivo Peniche,
que hizo el trazo de varios tramos
del Ferrocarril a Campeche.

EXISTENCIA DEL MATERIAL RODANTE

	Vía Ancha	Vía Angosta
Locomotoras	12	40
Coches pullmans	1	4
Coches eléctricos	3	
Coches auxiliares, 3a. clase para eléctricos	2	6
Coches de primera clase	8	12
Coches de combinación de 1ª 2ª clase		3
Coches de segunda clase	5	11
Coches de tercera clase, auxiliares eléctricos	6	21
Coches de tercera clase	2	21
Carros de Equipaje y Correo	5	15
Cabooses para trenes de carga	2	8
Carros para carga, de 10 toneladas	68	45
Carros para carga, de 20 toneladas	43	29
Carros especiales para henequén, de 20 toneladas		263
Carros de carga, de 16 toneladas		
Especiales para henequén	7	2
Plataformas de 10 toneladas	2	7
Plataformas de 20 toneladas	10	19
Plataformas de 20 toneladas que servian solo para henequén		6
Plataformas de 22 toneladas		10
Periqueras para ganado, de 20 toneladas	5	11
Góndolas para leña	3	18
Carros tanques para petróleo	4	6
Total, excluyendo locomotoras	174	490

Cuadro Demostrativo de las pérdidas y Ganancias obtenidas por los Ferrocarriles Unidos de Yuc., S. A., según los Balances verificados desde 1903 hasta 1927, no figurando las de los años de 1916 y 1917 por haber sido incautados los Ferrocarriles por el Gobierno Pre-Constitucional del Gral. Salvador Alvarado, en esos años.

1903	1904	1905	1906	1907
$1'143332 76 Utilidad.	$828356 70 Utilidad.	$930583 21 Utilidad.	$1'055326.39 Utilidad.	$701060.89 Utilidad
1908	**1909**	**1910**	**1911**	**1912**
$9101377.50 Utilidad.	$462323.97 Utilidad.	$1'003132.47 Utilidad	$815046.27 Utilidad	$1'023034.30 Utilidad.
1913	**1914**	**1915**	**1918**	**1919**
$1'085504.30 Utilidad.	$681795.98 Utilidad.	$111281 74 Utilidad.	$1'125885.63 Utilidad	$315956.92 Utilidad.
1920	**1921**	**1922**	**1923**	**1924**
$1'161217.48 Utilidad.	$163824.15 Utilidad.	$3'348141 57 Pérdida.	$143956 47 Utilidad	$464987.79 Ingresos netos.
	1925	**1926**	**1927**	
	$443183.32 Utilidad.	$181,036,60 Utilidad.	$279220.03 Pérdida.	

CONCLUSION

Hemos terminado ya este libro; no abrigamos la presunción de que venga a llenar una necesidad, pero no por ser una obra modesta dejemos de considerar la importancia y la nobleza de su misión, pues además de constituir una fase de la Historia de Yucatán, forma parte integrante de la Historia de los Ferrocarriles de la Nación, y la misión de esta obra, más noble no puede ser, toda vez que es justiciera, porque al poner de manifiesto toda esa historia de esfuerzos nobles y patrióticos de aquellos ilustres yucatecos que llevaron a cabo esos Ferrocarriles, tributamos a su memoria un cumplido homenaje de admiracinó y respeto, porque su labor, a más de patriótica, fué fuente de innumerables beneficios para la Península y tanto más meritoria ha sido esta labor, cuanto que fué realizada a costa de sacrificios y desvelos y utilizándose para ello a elementos netamente yucatecos.

Glorifiquemos a esos héroes del trabajo e imitemos su noble ejemplo!

Por lo que a este libro toca, no dudamos que adolezca de deficiencias; mas al benévolo lector corresponde entonces perdonarlas, siquiera sea en gracia a la buena intención con que fué escrito.

Réstanos tan solo manifestar una vez más nuestro profundo y sincero agradecimiento al H. Consejo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., y a todas aquellas distinguidas y cultas personas que en cualquier forma contribuyeron a la documentación y a la impresión de este modesto trabajo, sin olvidar por su puesto, a nuestro ilustrado y caballeroso editor señor Prof. don Francisco Bassó, que ha tendio para con nosotros no pocas gentilezas.

Mérida, Yuc., Méx., octubre 15 de 1928.

Manuel de Irabién Rosado

Fe de Erratas.

Página primera, quinto párrafo, octava línea; donde dice "don Rodulfo Olegario", léase: *don Rodulfo y don Olegario G.*

Cuarta plana, título: donde dice "del costo", léase: *de los productos.*

Página 29, párrafo 8o., 1ra. línea, donde dice "1869", léase: *1867.*

La misma página, 1er. párrafo, donde dice "mayo", léase: *marzo.*

Página 50, final del tercer párrafo, donde dice "Hafe", léase: *Café.*

Página 71, al pie del grabado, donde dice "Estación de Calotmul" léase *Estación de Temax,*


00034282749
UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL